Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 243

Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est

Rapport d'enquête et d'audience publique

Juillet 2007

Québec

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-50371-2 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-50372-9 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 12 juillet 2007

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est. Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 12 mars 2007, était sous la responsabilité de M. Michel Germain.

À l'issue de ses travaux, la commission est d'avis que la solution retenue par Ultramar apparaît justifiée sur le plan des besoins énergétiques. Par ailleurs, elle est avantageuse au regard de la sécurité publique comparativement aux modes de transport par train et par navire. Certaines portions du tracé de l'oléoduc font toutefois l'objet d'une forte opposition, notamment en Montérégie. Afin de rapprocher les parties, la commission propose la formation d'une table de concertation sous la responsabilité de votre ministère.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,

William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 11 juillet 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est.

La commission est d'avis que le transport par oléoduc de 100 000 barils par jour de produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est est avantageux par rapport au transport par train ou par navire à l'égard de la sécurité publique, de la flexibilité, de la fiabilité et des émissions de gaz à effet de serre.

La méthodologie du promoteur pour définir des tracés potentiels et choisir un tracé préférentiel a été contestée par des participants à l'audience publique, principalement en Montérégie. Les superficies boisées qui s'y trouvent sont sous le seuil visé par le gouvernement du Québec en vertu des orientations gouvernementales en matière d'aménagement en territoire agricole et le déboisement qu'entraînerait le projet aurait pour effet d'amplifier cette situation. De même, le projet y traverserait de nombreuses terres agricoles drainées.

La commission n'est pas en mesure de déterminer si l'un des tracés de rechange proposés par des participants à l'audience publique est préférable à celui retenu par le promoteur, faute d'étude d'impact sur ces tracés. Afin de dégager des pistes de solution, elle propose la formation d'une table de concertation dirigée par un conciliateur, qui regrouperait les diverses parties concernées et le promoteur. L'évitement des zones

...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

urbanisées constitue un atout de l'oléoduc projeté pour la sécurité publique. Une éventuelle modification du tracé devrait donc préserver cet avantage. Par ailleurs, le regroupement des emprises linéaires de services publics est en principe souhaitable à l'échelle régionale puisqu'il diminue le morcellement du territoire. À l'échelle locale, l'ajout d'emprises sur une même propriété peut toutefois entraîner un cumul d'inconvénients et de restrictions. Conséquemment, Ultramar devrait majorer la compensation financière qu'elle offre aux propriétaires en fonction du nombre d'emprises présentes sur leur propriété.

En terminant, permettez-moi de souligner l'excellent travail de l'équipe de la commission et de lui exprimer ma reconnaissance.

Le président de la commission,

Michel Germain

Michel Germain

Table des matières

Les avis et les constats xi

Introduction 1

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants 7

La raison d'être du projet et le choix des solutions 7
La justification du projet remise en question 7
Le choix du moyen de transport 8
Le tracé retenu contesté 9
La recherche d'un tracé optimal 10

Les répercussions sur le milieu humain 11
Le temps investi et le stress vécu par les propriétaires touchés 11
La pérennité des activités agricoles 12
Les activités forestières 16
La juxtaposition d'emprises 17
L'approvisionnement en eau potable 17
L'expropriation 18
Des compensations financières jugées insuffisantes 19
Le rôle de l'Union des producteurs agricoles critiqué 20
La sécurité 20
La responsabilité des propriétaires 21

Les répercussions sur le milieu biophysique 22
Des boisés fortement valorisés 22
Les cours d'eau et les milieux humides 23

Les retombées économiques 24
La poursuite des activités commerciales 25

Chapitre 2 La raison d'être du projet 27

La demande de produits pétroliers 27
La fourniture de produits pétroliers raffinés 27
L'évolution de la demande 28

Le choix de la solution 31

La comparaison des modes de transport 31
Les avantages économiques de la solution retenue 36

Le choix de l'emplacement de l'oléoduc 37
Les options de tracé 38
La discrimination des tracés 40

Chapitre 3 Les impacts du tracé privilégié 43

Le franchissement des cours d'eau et des milieux humides 43
Les cours d'eau 44
Les milieux humides 47

Les répercussions du projet sur le milieu agricole 48
Les contraintes aux pratiques agricoles 49
La profondeur d'enfouissement de l'oléoduc 50
Les enjeux du projet pour l'agriculture 53

L'emprise en milieu forestier 59
Les activités forestières dans l'emprise 59
La perte de milieu forestier 61

L'emprise et les autres activités économiques 71

D'autres inconvénients liés à l'oléoduc projeté 72
Le bruit 72
La sécurité sur le chantier 74
La qualité de l'air 74

Les impacts visuels 76

Les retombées économiques 77
La construction et l'exploitation de l'oléoduc 77
La taxation de l'oléoduc 78

Chapitre 4 Les risques technologiques 79

L'évaluation du risque 79
Les facteurs de risque 79
Les accidents technologiques 81
L'effet domino 85

Les risques de contamination du sol et de l'eau 90

Les mesures d'urgence 93
La détection 93
L'intervention 94
La formation 95
L'information à la population 97

Chapitre 5 La présence d'un oléoduc sur le territoire 99

L'aménagement du territoire 99
L'ajout d'emprises 99
L'impact de l'oléoduc projeté sur l'utilisation du territoire 101

Les servitudes 103
La procédure d'obtention 103
La durée de la servitude 104
La compensation pour la servitude et les inconvénients 105

La responsabilité en cas de déversement de produits pétroliers 110

La sécurité des résidants à proximité de l'oléoduc 113

Chapitre 6 L'avis général de la commission sur le tracé retenu 115

Des tracés de rechange 115
L'autoroute 20 115
Le couloir dit ESSO 117
L'emprise de lignes électriques 119

Une proposition de procédure de consultation 119

Conclusion 123

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 127

Annexe 2 La documentation 141

Bibliographie 159

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 La localisation du projet 5

Figure 2 Les variantes de tracé dans le secteur du boisé de Verchères 65

Figure 3 L'impact des scénarios d'accidents considérés par le promoteur à Montréal-Est 87

Tableau 1 Les options de tracé considérées par Ultramar 39

Tableau 2 Les fréquences de fuites 80

Tableau 3 Les seuils d'effets en cas d'incendie 82

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

La demande de produits pétroliers

La fourniture de produits pétroliers raffinés

Constat — La commission constate que la capacité de production actuelle des raffineries du Québec et de l'Ontario ne fournit pas à la demande intérieure en produits pétroliers légers et qu'il subsisterait une importation de ces produits de l'ordre de 35 000 à 50 000 b/j, malgré la réalisation de projets d'augmentation de cette capacité. → p. **28**

Constat — La commission constate que l'accroissement de la production à la raffinerie d'Ultramar à Lévis et le projet d'oléoduc d'Ultramar feraient en sorte que des produits raffinés au Québec se substitueraient à des produits importés. → p. **28**

L'évolution de la demande

Constat — La commission constate que les prévisions des gouvernements du Québec et du Canada, qui prennent en considération des programmes d'économie d'énergie et l'arrivée de biocarburants, anticipent un ralentissement de la croissance de la consommation de produits pétroliers et un possible plafonnement au début de la décennie de 2010. → p. **30**

Avis — Compte tenu du déficit actuel de production en produits pétroliers légers, estimé à 100 000 b/j au Québec et en Ontario par rapport à la consommation, et du fait que les programmes d'économie d'énergie prévus par les gouvernements pourraient faire plafonner le besoin en produits pétroliers pendant la décennie de 2010, la commission estime qu'il existe un besoin à court et à moyen terme pour fournir la région de Montréal et l'Est ontarien pour un volume supplémentaire d'au moins 50 000 b/j de produits pétroliers raffinés localement qui remplacerait une partie des importations actuelles de 100 000 b/j. → p. **30**

Avis — Compte tenu de l'information dont elle dispose, la commission ne peut pas établir le bien-fondé de l'option d'Ultramar d'augmenter éventuellement la capacité de transport de l'oléoduc projeté de 100 000 b/j à 170 000 b/j. → p. **31**

Le choix de la solution

La comparaison des modes de transport

Constat — La commission constate que le transport de matières dangereuses par oléoduc possède un taux de fuite plus faible à l'échelle canadienne que le transport par train ou par navire. → p. **33**

Constat — La commission constate que, sans la réalisation du projet d'oléoduc par Ultramar, le transport par train et par navire de 80 000 à 100 000 b/j de produits pétroliers, plutôt que les 40 000 b/j actuels, entraînerait une augmentation significative du nombre de trains-blocs et de navires entre Lévis et Montréal-Est, avec des probabilités conséquemment plus élevées de déversement. → p. **33**

Constat — La commission constate que le promoteur dispose de solutions de rechange à son projet d'oléoduc. Celles-ci consistent en une utilisation de plus gros navires ou en l'utilisation accrue de navires et de convois ferroviaires entre Lévis et Montréal-Est. Ces solutions apparaissent toutefois moins faciles à adapter qu'un oléoduc aux variations à court terme des besoins ou d'un accroissement éventuel des expéditions au-delà de 100 000 b/j, compte tenu de la capacité des installations maritimes d'Ultramar à Lévis et à Montréal-Est ou des contraintes d'achalandage sur le réseau ferroviaire du Canadien National. → p. **34**

Constat — La commission constate que les conditions climatiques extrêmes, principalement en hiver, sont susceptibles de causer occasionnellement des retards dans le transport des produits pétroliers par train ou par navire, ce qui ne serait pas le cas pour le transport par oléoduc. → p. **35**

Constat — La commission constate qu'il y aurait une diminution des émissions de gaz à effet de serre d'environ 30 000 t/an avec l'oléoduc projeté par rapport au transport par train et par navire de 100 000 b/j. → p. **36**

Avis — La commission est d'avis que le transport de 100 000 b/j de produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est par oléoduc est avantageux par rapport au transport par train ou par navire à l'égard de la sécurité publique, de la flexibilité, de la fiabilité et des émissions de gaz à effet de serre. → p. 36

Les avantages économiques de la solution retenue

Avis — Compte tenu de l'information dont elle dispose, la commission n'est pas en mesure d'établir si le projet est financièrement avantageux pour Ultramar. → p. **37**

Le choix de l'emplacement de l'oléoduc

Constat — La commission constate qu'un tracé d'oléoduc qui aurait suivi les limites cadastrales, municipales et physiques existantes dans le corridor « Nord » de la zone d'étude n'aurait pas été significativement plus court que celui retenu par le promoteur en raison de l'alignement défavorable de

ces limites. De plus, elle note qu'Ultramar aurait créé une nouvelle emprise linéaire de services publics dans un milieu où il n'y en a pas. → p. **38**

Les options de tracé

Constat — La commission constate qu'en raison des motifs de contraintes du ministère des Transports et d'Hydro-Québec Ultramar n'a pas retenu des options de tracé dans les emprises de l'autoroute 20 et des lignes électriques à haute tension. → p. **40**

La discrimination des tracés

Constat — La commission constate que la méthodologie de discrimination des tracés qui a conduit Ultramar à retenir un tracé est contestée par des participants à l'audience publique car celle-ci ne tenait pas compte de leur degré de connaissance du milieu. → p. **41**

Le franchissement des cours d'eau et des milieux humides

Les cours d'eau

Constat — La commission prend acte de la participation d'Ultramar au projet MÉANDRES et des approches réalisées auprès des organismes de bassins versants et des groupes environnementaux. → p. **46**

Avis — La commission est d'avis qu'Ultramar devrait participer financièrement à des projets de compensation de milieux hydriques en collaboration avec les organismes de bassins versants et les groupes environnementaux concernés par la présence éventuelle de l'oléoduc, compte tenu du nombre élevé de cours d'eau qui seraient touchés par la réalisation du projet d'oléoduc. → p. **46**

Constat — La commission constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et Pêches et Océans Canada pourraient demander à Ultramar des mesures particulières afin de diminuer les impacts du franchissement de la rivière Etchemin sur l'habitat du poisson au cours de la construction éventuelle de l'oléoduc. → p. **47**

Les milieux humides

Avis — La commission est d'avis qu'un suivi réalisé par Ultramar d'une durée minimale de cinq ans serait nécessaire afin de s'assurer du retour aux conditions initiales des milieux humides qui seraient perturbés par la construction de l'oléoduc. → p. **48**

Les répercussions du projet sur le milieu agricole

Les contraintes aux pratiques agricoles

Constat — La commission constate que les activités agricoles courantes pourraient se poursuivre au sein de l'emprise advenant l'implantation de l'oléoduc. Néanmoins, il appert que les producteurs agricoles devraient composer avec certaines contraintes permanentes. → p. **50**

Constat — La commission constate que la Commission de protection du territoire agricole du Québec aura à rendre une décision relative à l'implantation de l'oléoduc en zone agricole et qu'elle pourrait assortir une éventuelle autorisation de conditions. → p. **50**

Constat — La commission note les efforts d'Ultramar dans sa recherche de solutions adaptées aux besoins des producteurs agricoles touchés pour faciliter la circulation de la machinerie lourde sur les terres. → p. **50**

La profondeur d'enfouissement de l'oléoduc

Constat — La commission constate que la profondeur d'enfouissement de 1,2 m sous les sols cultivés que prévoit Ultramar pour l'oléoduc projeté est supérieure aux exigences de la norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation. → p. **51**

Avis — La commission est d'avis qu'enfouir l'oléoduc projeté à une profondeur supérieure à 1,2 m n'offrirait pas d'avantages significatifs pour l'intégrité de la conduite et pour la sécurité des agriculteurs et que cela pourrait même augmenter les contraintes pour ces derniers. → p. **52**

Avis — La commission est d'avis que le promoteur devrait faire valider la capacité portante du sol au-dessus de l'emprise de l'oléoduc en milieu agricole par un ingénieur agronome indépendant et transmettre cette information à chacun des propriétaires concernés. → p. **52**

Avis — La commission est d'avis que, pour des raisons de sécurité, les agriculteurs devraient être tenus de contacter Ultramar avant de réaliser toute activité non autorisée au-dessus de l'emprise de l'oléoduc, peu importe la profondeur d'enfouissement de celui-ci, comme le propose l'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA pour la construction de l'oléoduc projeté. → p. **53**

Les enjeux du projet pour l'agriculture

Constat — La commission prend acte des différentes mesures d'atténuation qu'Ultramar s'est engagée à appliquer pour le rétablissement des rendements agricoles à leur état initial après la construction de l'oléoduc projeté. → p. **54**

Avis — La commission est d'avis que le suivi des rendements agricoles par Ultramar pour s'assurer que les propriétaires touchés ne subiraient pas de perte de rendement en raison de la présence de l'oléoduc projeté devrait être d'une durée de sept ans, comme le propose le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, et qu'il devrait prendre la forme d'une étude scientifique. Les résultats devraient être publics. → p. **54**

Constat — La commission constate que l'oléoduc traverserait de nombreuses terres agricoles munies de drains souterrains que le promoteur s'est engagé à réparer et à remettre dans leur état initial. → p. **56**

Avis — La commission est d'avis que l'efficacité du drainage des terres touchées devrait faire partie d'un suivi effectué par le promoteur sous la forme d'une étude scientifique et réalisé en collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. → p. **56**

Avis — Compte tenu des exigences liées à l'obtention d'une certification biologique en agriculture, la commission est d'avis que le promoteur devrait identifier les producteurs agricoles visés par le projet d'oléoduc qui détiennent une telle certification ou qui envisagent de l'obtenir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation particulières pour éviter qu'ils ne la perdent. → p. **57**

Avis — Malgré les engagements du promoteur de compenser toute baisse de rendement agricole, la commission estime qu'il devrait réaliser un suivi à caractère public des transactions de terres agricoles au cours de sept années en comparant les transactions de terres traversées par l'oléoduc projeté par rapport à celles qui en sont exemptes dans les municipalités visées par le projet. → p. **58**

Constat — La commission prend acte de l'engagement d'Ultramar de se conformer aux exigences de l'Agence canadienne d'inspection des aliments au regard de la problématique du Nématode doré dans une zone touchée par l'oléoduc projeté. → p. **59**

L'emprise en milieu forestier

Les activités forestières dans l'emprise

Constat — La commission constate que la présence de l'oléoduc n'empêcherait pas la poursuite des activités forestières de part et d'autre de l'emprise permanente. Cependant, les propriétaires forestiers seraient contraints d'utiliser des chemins d'accès construits par Ultramar pour traverser l'emprise avec la machinerie. → p. **60**

Constat — La commission constate qu'une profondeur d'enfouissement de 0,9 m en milieu forestier, prévue par Ultramar pour l'oléoduc projeté, est supérieure aux exigences de la norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation. → p. **60**

Avis — La commission est d'avis qu'une profondeur accrue n'offrirait pas d'avantages significatifs pour l'intégrité de la conduite et la sécurité des exploitants forestiers et qu'elle pourrait même augmenter le déboisement et les contraintes pour ces derniers en raison d'une emprise permanente plus large. → p. **60**

Avis — La commission est d'avis qu'il est souhaitable, pour des raisons de sécurité, que les exploitants forestiers soient tenus de contacter Ultramar avant de réaliser toute activité forestière non autorisée au-dessus de l'emprise de l'oléoduc, peu importe la profondeur d'enfouissement de celui-ci, comme le propose l'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA pour la construction de l'oléoduc projeté. → p. **60**

La perte de milieu forestier

Constat — La commission constate que la Montérégie possède des superficies boisées inférieures à 30 % et que le déboisement qu'entraînerait le projet d'oléoduc aurait pour effet d'aggraver cette situation. → p. **62**

Avis — La commission est d'avis que la perte de 15 ha de milieux boisés que causerait le projet en Montérégie devrait être compensée par Ultramar par le boisement d'une superficie au moins équivalente et de qualité comparable. Le choix des lieux de plantation devrait être fait en partenariat avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. → p. **62**

Avis — À des fins de conservation, la commission est d'avis qu'Ultramar devrait procéder à l'acquisition de boisés d'intérêt dans l'ensemble des régions qui seraient touchées par le projet d'oléoduc afin de compenser les superficies perdues, sans se limiter à la Montérégie. → p. **63**

Constat — La commission constate que le tracé privilégié par Ultramar dans le secteur du boisé de Verchères est fortement contesté en raison de la perte de 1,4 ha de milieu boisé hautement valorisé et que des tracés de rechange ont été proposés par les participants à l'audience publique. → p. **67**

Avis — La commission est d'avis qu'Ultramar n'a pas démontré que le tracé privilégié pour son oléoduc dans le secteur du boisé de Verchères en Montérégie est celui de moindre impact. → p. **67**

Constat — La commission constate que le projet pourrait contribuer au déplacement de l'effet de lisière actuel découlant des lignes d'Hydro-Québec à l'intérieur des peuplements forestiers sur une largeur équivalente à l'emprise de l'oléoduc. → p. **68**

Avis — Compte tenu des effets à long terme, la commission est d'avis qu'un suivi de l'effet de lisière devrait être réalisé par Ultramar en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. La durée de ce suivi serait déterminée par ce ministère qui établirait les mesures appropriées. → p. **68**

Constat — La commission prend acte des efforts d'Ultramar pour réduire le déboisement dans les érablières et constate que la perte de récoltes acéricoles actuelles et futures serait compensée. → p. **69**

Constat — La commission constate que le projet entraînerait la perte d'environ 165 ha de peuplements forestiers de valeur commerciale variable. La commission note le caractère à long terme d'une partie importante de ces pertes, correspondant au moins à la durée d'exploitation de l'oléoduc estimée à 80 ans. → p. **70**

Constat — La commission constate qu'Ultramar prévoit compenser la perte à long terme de peuplements forestiers ayant une valeur commerciale. → p. **70**

Avis — La commission est d'avis qu'Ultramar aurait avantage à constituer un fonds d'aménagement forestier destiné aux propriétaires forestiers touchés par son projet d'oléoduc. → p. **70**

L'emprise et les autres activités économiques

Avis — La commission est d'avis qu'un déplacement du tracé de l'oléoduc projeté vers des secteurs plus densément bâtis pourrait avoir des inconvénients importants pour les exploitations commerciales. → p. **72**

D'autres inconvénients liés à l'oléoduc projeté

Le bruit

Constat — La commission constate que les travaux de construction de l'oléoduc projeté auraient à respecter les lignes directrices relatives au bruit du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les chantiers de construction. → p. **73**

Avis — La commission est d'avis que le promoteur devrait concevoir ses stations de pompage et ses installations hors sol de façon à ne pas causer de nuisance sonore aux résidences voisines. De plus, il devrait mesurer le bruit ambiant aux postes de pompage qu'il propose avant leur mise en service. → p. **74**

La sécurité sur le chantier

Avis — La commission est d'avis que le promoteur devrait faire une surveillance de chantier afin d'assurer la sécurité de la population locale. Pendant les périodes d'inactivité à certains points du chantier, le promoteur devrait prévoir une patrouille quotidienne qui verrait à ce que la signalisation de sécurité et les clôtures temporaires demeurent en place. → p. **74**

La qualité de l'air

Avis — Bien qu'Ultramar s'engage à n'utiliser que de l'eau comme abat-poussière, la commission estime qu'elle devrait gérer les surfaces dénudées pour les maintenir au minimum et limiter la vitesse de circulation de la machinerie afin de réduire l'émission de poussière. → p. **75**

Constat — La commission constate qu'Ultramar s'est engagée à requérir des entrepreneurs en dynamitage qui travailleraient sur son chantier de fournir un avertisseur de monoxyde de carbone aux résidences situées à moins de 30 m de la limite du chantier, là où du dynamitage serait nécessaire, et qu'il explique à leurs occupants quoi faire en cas de déclenchement de l'avertisseur. → p. **75**

Les impacts visuels

Constat — La commission constate que les infrastructures hors sol prévues dans le projet d'oléoduc d'Ultramar seraient susceptibles d'avoir des impacts visuels sur le milieu environnant. → p. **76**

Avis — La commission est d'avis que toutes les infrastructures hors sol prévues dans le projet d'oléoduc d'Ultramar devraient faire l'objet d'un traitement architectural adapté à leur secteur d'implantation. → p. **76**

Les retombées économiques

La construction et l'exploitation de l'oléoduc

Avis — La commission est d'avis qu'à long terme le projet d'oléoduc générerait à lui seul peu d'avantages économiques nets pour le Québec. → p. **78**

La taxation de l'oléoduc

Constat — La commission constate que l'actualisation périodique de la valeur à neuf de l'oléoduc au moment de la révision du rôle triennal par les municipalités concernées ferait en sorte qu'il aurait à long terme une valeur imposable significative. → p. **78**

L'évaluation du risque

Les facteurs de risque

Constat — La commission constate que les causes de fuite des pipelines au Canada ces dernières années ont été principalement liées à des accidents de sources externes. → p. **80**

Constat — La commission constate que, durant l'exploitation de l'oléoduc projeté, le promoteur prévoit un déversement de produits pétroliers par période de 11 ans, dont un qui pourrait résulter en un incendie par période de 440 ans. → p. **81**

Les accidents technologique

Constat — La commission constate que, bien qu'elle soit faible, il existe une possibilité de conséquences graves liées à une fuite accidentelle de produits pétroliers de l'oléoduc projeté si elle est suivie d'un incendie. → p. **82**

Avis — La commission est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devrait examiner, en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux et le ministère de la Sécurité publique, la possibilité de ramener les seuils de planification des mesures de sécurité en cas d'incendie à 3 kW/m^2 et de surpression à 2,1 kPa plutôt que d'utiliser les seuils de 5 kW/m^2 et de 6,9 kPa. Selon les conclusions de cet examen, cette approche pourrait être utilisée pour le projet d'oléoduc d'Ultramar. → p. **83**

Avis — La commission est d'avis que le promoteur pourrait compléter son évaluation des risques technologiques en ajoutant le risque pour la santé lié à l'inhalation de vapeurs de produits pétroliers en cas de fuite majeure sans incendie. Un rayon approprié d'évacuation pourrait être déterminé en collaboration avec les ministères du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de la Santé et des Services sociaux et de la Sécurité publique en cas de fuite sans incendie. → p. **84**

L'effet domino

Constat — La commission constate que le promoteur prévoit utiliser des installations existantes à Montréal-Est pour le transport et l'entreposage des produits pétroliers, ce qui n'entraînerait pas de risques technologiques accrus. → p. **85**

Avis — La commission est d'avis que le promoteur devrait compléter son évaluation des risques technologiques en tenant compte de l'ensemble des installations pétrolières situées à proximité de ses installations de Montréal-Est visées par le projet d'oléoduc pour évaluer le risque d'effet domino. → p. **89**

Avis — La commission estime impératif que le ministère de la Sécurité publique forme avec diligence le comité interministériel attendu depuis quelques années pour discuter des questions liées à l'aménagement du territoire et aux risques industriels majeurs. → p. **89**

Constat — La commission constate que le promoteur aurait à considérer la proximité ou le croisement de conduites de transport de matières dangereuses le long du tracé retenu pour son oléoduc afin de s'assurer que les probabilités d'effet domino en cas d'accident industriel demeurent faibles. → p. **90**

Les risques de contamination du sol et de l'eau

Constat — La commission constate que des fuites d'oléoducs de l'ordre de 50 000 litres, voire de plus de 200 000 litres, sont survenues ces dernières années au Canada. → p. **91**

Avis — Puisque l'oléoduc projeté contiendrait quelque 130 000 litres de produits pétroliers par kilomètre linéaire et compte tenu du délai de cinq minutes pour la fermeture des vannes de sectionnement, la commission est d'avis qu'il est possible qu'une fuite de produits pétroliers soit bien supérieure à 10 000 litres, soit le volume maximal anticipé par le promoteur. → p. **91**

Avis — La commission est d'avis que le promoteur devrait faire un relevé de tous les puits individuels se trouvant près de l'emprise permanente de l'oléoduc projeté avant l'autorisation éventuelle des travaux par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce relevé devrait inclure les propriétés adjacentes à celles visées par la convention de servitude. Les spécialistes du Ministère détermineraient la distance minimale à utiliser pour le relevé. → p. **92**

Avis — La commission est d'avis que chaque propriétaire de puits individuels devrait être informé par le promoteur du degré de vulnérabilité de sa source d'eau potable durant la période de construction de l'oléoduc ainsi qu'en cas de fuite de produits pétroliers en période d'exploitation. Les puits jugés vulnérables devraient être remplacés par le promoteur, à ses frais. → p. **92**

Constat — La commission constate que le promoteur serait tenu de procéder avec diligence pour contenir une éventuelle fuite de produits pétroliers provenant de l'oléoduc projeté et pour décontaminer les milieux souillés, peu importe l'ampleur du déversement. → p. **93**

Les mesures d'urgence

L'intervention

Avis — La commission est d'avis qu'une entente de services entre le promoteur et une municipalité sise à mi-chemin du tracé améliorerait le temps d'intervention au moment d'une situation d'urgence à l'oléoduc projeté survenant aux limites des territoires d'intervention des brigades d'incendie du promoteur. Les mesures découlant de cette entente seraient à la charge d'Ultramar. → p. **95**

La formation

Constat — La commission note l'engagement d'Ultramar d'offrir aux premiers répondants municipaux une formation en situation d'urgence liée à l'oléoduc et de payer les coûts d'acquisition du matériel spécialisé, si requis. → p. **96**

Avis — La commission est d'avis qu'un programme d'exercice et de simulation lié aux interventions d'urgence offert par Ultramar permettrait d'améliorer la capacité des premiers répondants de réagir à une urgence concernant l'oléoduc projeté. → p. **96**

L'information à la population

Avis — La commission est d'avis que la population résidant dans la zone à risque en cas d'incendie ou d'explosion doit être bien informée. À cet effet, le promoteur devrait être tenu à un processus

annuel d'information à l'intention des personnes qui habitent dans la zone de planification des mesures d'urgence → p. **97**

L'aménagement du territoire

L'ajout d'emprises

Avis — La commission est d'avis qu'à l'échelle régionale le regroupement des emprises linéaires de services publics est en principe souhaitable afin de diminuer le morcellement du territoire. Toutefois, elle estime qu'à l'échelle locale l'ajout d'emprises peut entraîner un cumul d'inconvénients et de restrictions pour les propriétaires touchés, surtout si ces emprises ne sont pas orientées dans la même direction et qu'elles sont de nature différente. → p. **100**

L'impact de l'oléoduc projeté sur l'utilisation du territoire

Constat — La commission constate que l'implantation de l'oléoduc projeté par Ultramar n'entraînerait pas de modifications importantes aux schémas d'aménagement et aux réglementations municipales des territoires visés, sauf pour les MRC de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais où le tracé privilégié passerait dans des boisés protégés et mis en valeur, dont le boisé de Verchères. → p. **101**

Avis — La commission est d'avis que, dans l'éventualité où le projet d'oléoduc se réaliserait, et pour des considérations de sécurité publique, les instances municipales devraient adopter des dispositions en vue de contrôler le développement dans les zones attenantes à l'oléoduc pour y interdire l'implantation de résidences et de bâtiments sensibles. → p. **103**

Les servitudes

La procédure d'obtention

Constat — La commission constate qu'à défaut de s'entendre de gré à gré avec les propriétaires Ultramar possède un pouvoir d'expropriation pour obtenir les servitudes nécessaires à la réalisation de son projet d'oléoduc. → p. **104**

La durée de la servitude

Constat — La commission constate que, bien que les droits de servitude soient cédés à titre perpétuel, Ultramar rétrocéderait l'emprise de l'oléoduc projeté aux propriétaires à la suite de l'abandon de la conduite ou de la cessation de son exploitation sur une période continue de dix ans. → p. **105**

Constat — La commission constate que c'est le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui déciderait de la disposition de l'oléoduc projeté à la suite de son abandon ou de la cessation de son exploitation par Ultramar. Les frais de la mise hors service seraient

à la charge de l'entreprise et les propriétaires demeureraient libres de toute responsabilité liée à la mise hors service. → p. **105**

La compensation pour la servitude et les inconvénients

Constat — La commission constate que les indemnités offertes pour la réalisation de projets de pipelines au Québec sont, en règle générale, majorées afin de tenir compte de l'acquisition non sollicitée de servitudes et des restrictions et inconvénients qui y sont associés. → p. **106**

Constat — La commission constate qu'Ultramar et Hydro-Québec offrent les compensations les plus élevées pour l'acquisition d'une servitude permanente d'utilité publique. → p. **106**

Constat — La commission constate que l'entente-cadre intervenue entre Ultramar et l'UPA pour les compensations financières, bien qu'elle aille au-delà de l'*Entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier* intervenue entre Hydro-Québec et l'UPA, n'aborde pas la notion de multiplicité de servitudes sur une même propriété. → p. **108**

Avis — La commission est d'avis qu'Ultramar devrait majorer la compensation qu'elle offre aux propriétaires en fonction du nombre d'emprises d'utilité publique déjà présentes sur leur propriété. → p. **108**

Constat — La commission constate que la *Loi sur l'Office national de l'énergie* n'offre que la possibilité d'étaler sur plusieurs années le versement de l'indemnité offerte pour l'acquisition d'une servitude en l'actualisant et qu'Ultramar propose des modes identiques de paiement. → p. **109**

Constat — La commission constate que l'idée d'associer des redevances à l'utilisation d'une propriété pour le passage d'une infrastructure de services publics est demandée par des propriétaires qui les considèrent comme une mesure susceptible d'améliorer l'acceptabilité de tels projets. → p. **110**

Avis — La commission est d'avis qu'une réflexion sur les compensations offertes pour l'acquisition de servitudes visant la traversée d'une infrastructure de transport d'énergie par le gouvernement du Québec s'impose. Elle permettrait d'intégrer la notion de partenariat où le partage des profits d'exploitation par l'entremise d'un loyer annuel serait de nature à favoriser une meilleure acceptabilité du projet auprès des propriétaires visés. → p. **110**

La responsabilité en cas de déversement de produits pétroliers

Constat — La commission constate qu'Ultramar, en substituant la notion de faute lourde à celle de faute intentionnelle, protège davantage les propriétaires fonciers en cas d'accident endommageant l'oléoduc projeté, entraînant ou non un déversement de produits pétroliers par des tiers. → p. **112**

Constat — La commission constate que, en cas de contamination résultant d'un déversement de produits pétroliers à la suite d'un bris à l'oléoduc, la responsabilité des dommages à l'environnement incomberait au promoteur même si cette fuite découlait d'activités réalisées par un propriétaire. Toutefois, un tiers qui causerait de tels dommages pourrait être poursuivi par le promoteur. → p. **112**

La sécurité des résidants à proximité de l'oléoduc

Constat — La commission constate que, contrairement au Canada et à certaines provinces, le Québec ne dispose pas d'une réglementation interdisant spécifiquement à des tiers de réaliser des travaux à proximité d'un oléoduc ou de circuler au-dessus avec de la machinerie lourde sans avoir préalablement obtenu l'autorisation de l'exploitant. → p. **114**

Avis — La commission est d'avis que, indépendamment des restrictions d'activités prévues dans les conventions de servitude signées entre le promoteur et les propriétaires fonciers, il y aurait lieu que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune évaluent la pertinence d'établir un périmètre de sécurité de chaque côté de l'oléoduc projeté qui s'étendrait au-delà de l'emprise permanente nécessaire à la réalisation du projet. → p. **114**

Avis — La commission est d'avis qu'à des fins de sécurité la pertinence d'adopter une réglementation québécoise pour encadrer les travaux et les activités à proximité de l'emprise de l'oléoduc projeté, qui préciserait la responsabilité de l'exploitant et celle des tiers, devrait être examinée par le ministère de la Sécurité publique. → p. **114**

Des tracés de rechange

L'autoroute 20

Avis — La commission estime qu'il apparaît inconcevable d'utiliser l'emprise de l'autoroute 20 pour implanter l'oléoduc projeté par Ultramar entre Lévis et Boucherville. → p. **117**

Constat — La commission constate que les abords de l'autoroute 20 comportent a priori de nombreuses contraintes principalement liées au milieu humain bâti qui requièrent que l'oléoduc projeté les évite, notamment pour des motifs de sécurité publique. → p. **117**

Le couloir dit ESSO

Constat — La commission constate que l'oléoduc non utilisé près de l'autoroute 20, entre les villes de Drummondville et de Boucherville et qui appartient à la compagnie L'impériale (ESSO), n'a pas la capacité de transport requise pour les besoins d'Ultramar. Il ne peut donc pas être réutilisé par l'entreprise. → p. **118**

Constat — La commission constate que plusieurs portions de l'emprise de l'oléoduc existant de la compagnie L'Impériale (ESSO), situé le long de l'autoroute 20 entre Drummondville et Boucherville, apparaissent réutilisables tandis que d'autres ne le seraient pas. → p. **119**

L'emprise de lignes électriques

Avis — La commission estime inutile de poursuivre plus en détail l'examen de l'emprise de l'autoroute 20 pour y accueillir l'oléoduc projeté puisque cette artère routière majeure doit demeurer utilisable pour le trafic routier transitant entre l'est et l'ouest du Québec. Il en va de même pour les emprises de lignes électriques. Par contre, des portions de terrain adjacentes à l'autoroute 20 pourraient possiblement être avantageusement utilisées, notamment en Montérégie, par rapport au tracé privilégié par le promoteur. → p. **119**

Une proposition de procédure de consultation

Avis — Faute d'étude d'impact sur les tracés de rechange proposés par des participants à l'audience publique, la commission ne s'estime pas être en mesure de déterminer si l'un de ces tracés est préférable à celui d'Ultramar. → p. **120**

Avis — La commission propose la formation d'une table de concertation regroupant les MRC et les conseils régionaux de l'environnement, les fédérations de l'UPA, les associations de producteurs forestiers concernées par le tracé et Ultramar afin de réexaminer certaines portions du tracé de l'oléoduc projeté en Montérégie. La présence du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs serait également nécessaire pour veiller à ce que l'évaluation environnementale des options de tracé soit faite dans les règles de l'art. → p. **121**

Avis — La commission propose que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs désigne un conciliateur qui présiderait aux réunions de travail de la table de concertation proposée par la commission. Le conciliateur veillerait au bon fonctionnement de la table et pourrait suggérer des pistes de solution. → p. **121**

Avis — La commission est d'avis qu'une consultation publique sur les options de tracé d'oléoduc étudiées devrait être intégrée au processus de concertation avant que l'analyse environnementale du projet ne soit terminée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. → p. **121**

Introduction

Le 1er février 2007, M. Claude Béchard, à l'époque ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est par Ultramar ltée et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse. Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Le projet est assujetti à cette procédure par le paragraphe j) de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9] puisqu'il consiste en la construction d'un oléoduc d'une longueur de plus de deux kilomètres dans une nouvelle emprise.

Ultramar a transmis un avis de projet au Ministre en février 2005 et, au cours du même mois, celui-ci lui faisait parvenir une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. Cette étude a été remise au Ministre en mai 2006 et un avis de recevabilité a été émis en novembre 2006. Par la suite, il a donné au BAPE le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques. Le BAPE a donc mis à la disposition du public le dossier du projet pendant 45 jours, soit du 21 novembre 2006 au 5 janvier 2007. Au cours de cette période, 87 requêtes d'audience publique ont été adressées au Ministre.

Le mandat de la commission formée par le président du BAPE s'est déroulé du 12 mars au 12 juillet 2007. La première partie de l'audience publique a eu lieu à Saint-Hyacinthe du 12 au 14 mars, à Plessisville les 19 et 20 mars et à Lévis, secteur de Saint-Étienne-de-Lauzon, les 21 et 22 mars. Au cours de cette première partie, le promoteur et des personnes-ressources de divers ministères et organismes ont répondu aux interrogations du public et de la commission. La seconde partie de l'audience publique a permis aux participants d'exprimer leurs préoccupations et leurs opinions sur le projet. La commission a reçu un total de 81 mémoires, dont 57 ont été présentés au cours de séances publiques tenues à Belœil les 16 et 17 avril, à Saint-Hyacinthe le 18 avril et à Princeville les 23 et 24 avril. À ces mémoires s'ajoutent trois présentations verbales. Notons que le 24 avril, à l'occasion d'un projet pilote d'utilisation de nouvelles technologies, certains mémoires ont été présentés à Lévis, secteur de Saint-Étienne-de-Lauzon, alors que la commission siégeait à Princeville, grâce à un système de vidéoconférence.

Le projet

La compagnie Ultramar transporte des produits pétroliers raffinés tels que l'essence, le diesel, le mazout domestique et le carburéacteur entre sa raffinerie Jean-Gaulin à Lévis et son principal centre de distribution à Montréal-Est. En 2006, le volume moyen transporté était de 50 000 barils[1] par jour (b/j), dont environ 40 000 étaient acheminés par trains-blocs et 10 000 par navires côtiers. En raison d'une augmentation de la capacité de production de la raffinerie à Lévis, qui est en cours de réalisation, le volume à déplacer serait d'environ 100 000 b/j en juin 2008.

Ultramar projette de construire une conduite d'un diamètre de 406,4 mm (16 pouces) sur une distance d'environ 240 km entre Lévis et Boucherville. Les produits transiteraient ensuite jusqu'au port de Montréal-Est par une conduite existante de 273 mm (10,75 pouces) située sous le fleuve Saint-Laurent puis par deux conduites existantes de 508 mm (20 pouces) jusqu'au centre de distribution d'Ultramar. L'oléoduc traverserait les régions administratives de la Chaudière-Appalaches, du Centre-du-Québec, de la Montérégie et de Montréal, huit MRC ainsi que les villes de Lévis et de Boucherville (figure 1). Près de 700 propriétaires, résidant dans 33 municipalités, seraient touchés.

Outre l'oléoduc, diverses structures hors sol seraient installées, telles que deux postes de pompage situés à la raffinerie Jean-Gaulin et à Saint-Majorique-de-Grantham, 27 vannes de sectionnement de part et d'autre des principaux cours d'eau ainsi que 4 gares de raclage[2]. Dans le futur, deux postes de pompage pourraient s'ajouter pour permettre d'augmenter jusqu'à 170 000 b/j la quantité de produits transportés et certains ajouts ou modifications pourraient être apportés aux installations de stockage de Lévis et de Montréal-Est.

La conduite serait installée dans une emprise permanente de 18 m de largeur. Une aire temporaire de travail adjacente à celle-ci, d'une largeur de 10 m en milieu boisé et de 15 m en milieu agricole, serait requise pour l'ensemble du tracé. Le tracé projeté est situé en milieu boisé sur une longueur d'environ 108 km et en milieu agricole sur une distance d'environ 123 km. L'installation de l'oléoduc entraînerait la perte permanente de 190 ha de milieux boisés et l'arrêt temporaire des activités agricoles sur une superficie de 400 ha pendant la construction. Ces activités agricoles reprendraient à la suite des travaux. Par ailleurs, l'oléoduc serait enfoui à une profondeur minimale de 1,2 m en milieu cultivé et de 0,9 m en milieu boisé.

---

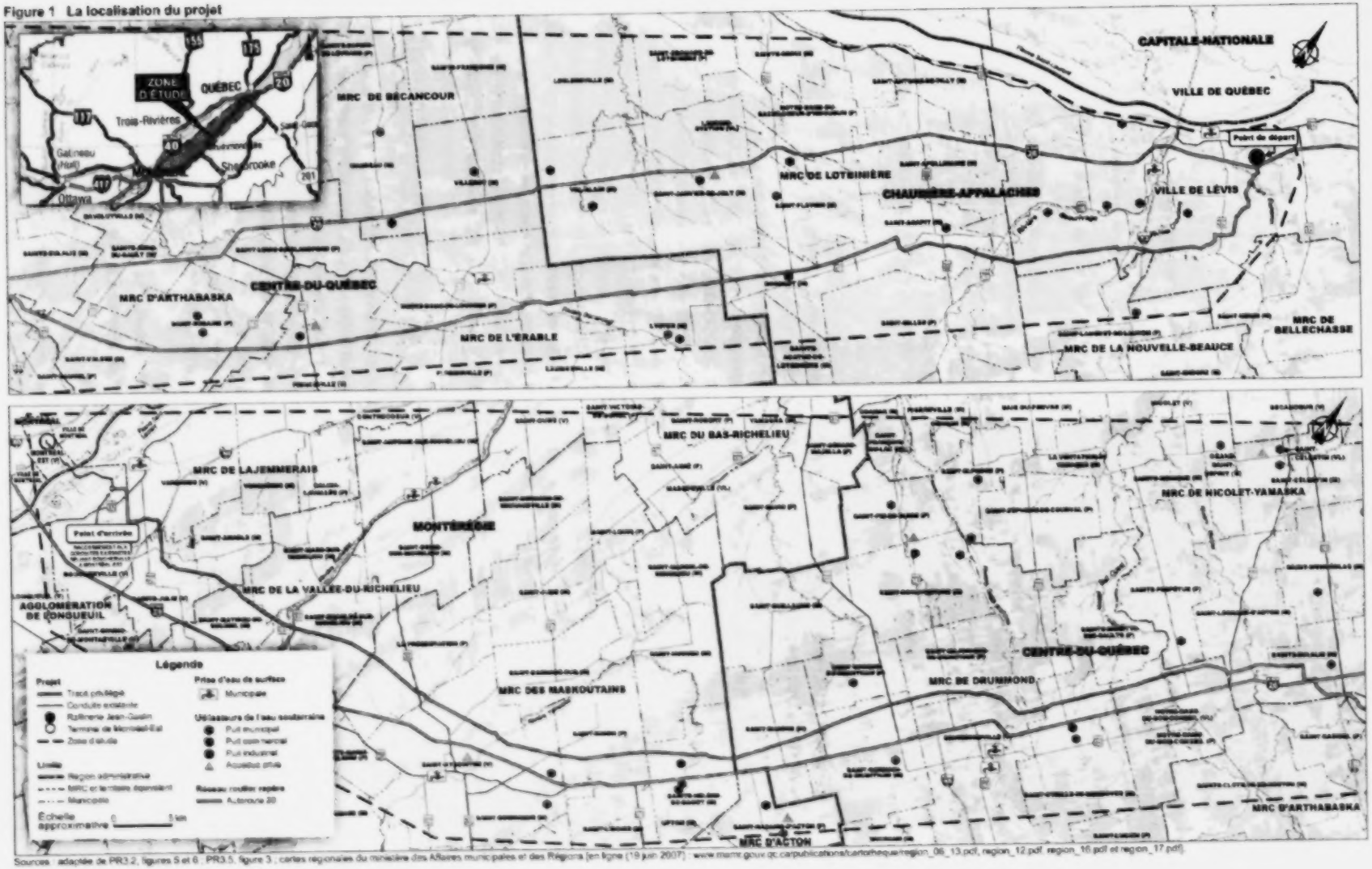
1. Un baril équivaut à 158,987 litres.
2. Les gares de raclage sont des installations qui permettent d'insérer et de récupérer des outils d'inspection électroniques internes pour vérifier l'intégrité de la conduite.

La réalisation du projet nécessiterait le franchissement de plusieurs obstacles anthropiques et naturels. Ainsi, le tracé proposé traverserait 5 autoroutes, 88 routes, 5 voies ferrées et 4 gazoducs ou oléoducs. De plus, 243 cours d'eau mineurs seraient franchis ainsi que 9 cours d'eau majeurs. Par ailleurs, l'emprise de l'oléoduc perturberait une superficie totalisant environ 3,7 ha de milieux humides.

Selon le promoteur, la réalisation du projet permettrait de maintenir un approvisionnement garanti, ajustable et sécuritaire en produits pétroliers à son terminal de Montréal-Est, supprimerait des problèmes liés aux variations climatiques, offrirait des coûts fixes et prévisibles de transport, réduirait les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport des produits pétroliers et apporterait des retombées économiques importantes.

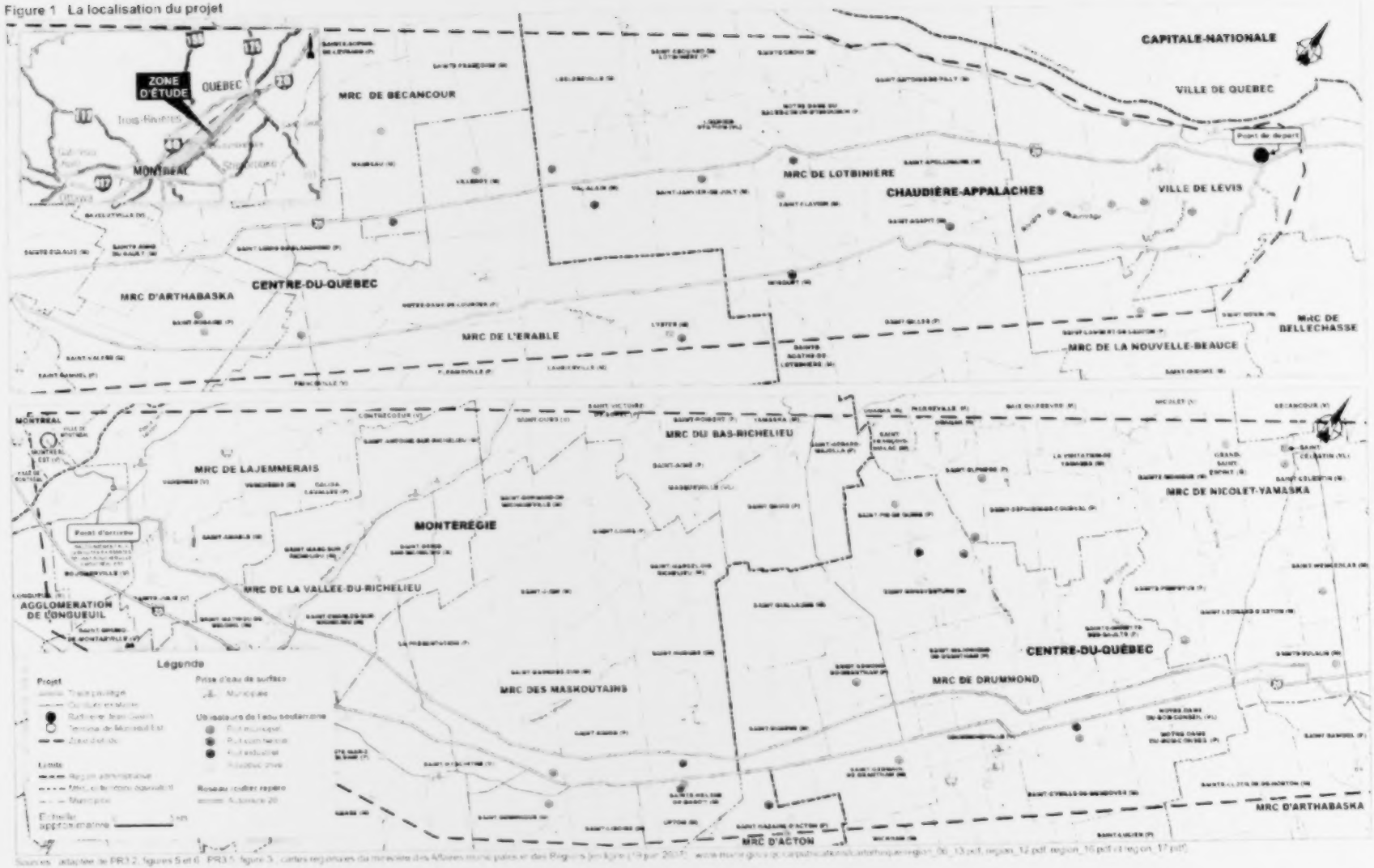
Le projet d'oléoduc représente un investissement d'environ 250 millions de dollars. Le promoteur envisage commencer les travaux à l'automne de 2007, pour une mise en service à la fin de 2008.

Figure 1 La localisation du projet



Sources : adaptée de PR3.2, figures 5 et 6 ; PR3.5, figure 3 ; cartes régionales du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (19 juin 2007) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_06_13.pdf, region_12.pdf, region_16.pdf et region_17.pdf].

Figure 1 La localisation du projet



Sources : Adaptée de PR3.2, figures 5 et 6 ; PR3.5, figure 3 ; cartes régionales du ministère des Affaires municipales et des Régions (en ligne [14 juin 2018], www.mamrot.gouv.qc.ca/publications-statistiques/region_06_13.pdf, region_12.pdf, region_16.pdf et region_17.pdf).

Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

L'audience publique sur le projet de construction d'un oléoduc par Ultramar a suscité la participation de nombreux citoyens, groupes, organismes et municipalités. Le présent chapitre fait la synthèse de leurs préoccupations et de leurs opinions relativement à différents aspects du projet. Afin d'alléger le texte, la commission a choisi de ne pas présenter l'ensemble des références aux mémoires. Par ailleurs, même si plusieurs mémoires partageaient des opinions semblables, seulement quelques citations représentatives sont incluses dans le texte.

La raison d'être du projet et le choix des solutions

La justification du projet remise en question

La raison d'être du projet a maintes fois été remise en question. Ainsi, l'Association de propriétaires privés, agricoles (acéricoles) et forestiers (apPAF), qui serait constituée de 255 membres, soutient que l'oléoduc projeté est inutile et que le déficit énergétique qui résulterait de l'abandon du projet pourrait être comblé par de nouvelles technologies (DM39, p. 12).

Dans un même ordre d'idées, une citoyenne s'oppose au projet puisqu'il faciliterait le transport de produits pétroliers dans le contexte où ceux-ci sont considérés comme étant en partie responsables des changements climatiques :

> On trouve ça assez étrange que le gouvernement encourage ce genre de projet qui génère des gaz à effet de serre (GES). Effectivement, le transport par pipeline ne génère pas de GES mais l'augmentation du raffinage de la quantité qu'ils veulent produire va en générer. Il me semble qu'en 2007 les priorités pour le gouvernement, ça devrait être de faire de la recherche sur les énergies vertes [...] Donc une vraie volonté politique de changer les choses, ça serait bien.
> (M^{me} Nancy Meigs, DT13, p. 19)

Un autre participant affirme qu'accepter l'oléoduc équivaudrait à :

> [...] dire oui à la soif démesurée des véhicules énergivores [...], oublier que le pétrole ne sera disponible que pour quelques décennies encore, se diriger vers un épuisement accéléré du pétrole et privilégier une source d'énergie au détriment du développement de nouveaux types d'énergies moins polluantes.
> (M. Yves Gaulin, DM38, p. 2)

À ce sujet, la Suède a été citée en exemple puisqu'elle compte éliminer sa dépendance envers le pétrole d'ici 2020 (M. Roger Petit, DT11, p. 22). De plus, il a été mentionné que la demande mondiale en produits pétroliers pourrait diminuer d'ici 15 à 30 ans (M. Paul Lamoureux, DT11, p. 81).

Par ailleurs, pour l'apPAF :

> Le comportement de cette pétrolière répond aux bases mêmes des lois de l'économie occidentale : répondre à la demande et non s'adapter aux nouvelles réalités climatiques en matière d'énergie. Du point de vue du développement de marché, ils ont raison. D'un point de vue environnemental, ils font une grave erreur.
> (DM39, p. 7)

En contrepartie, un participant estime que les volumes à transporter entre Lévis et Montréal-Est justifient la construction de l'oléoduc et même l'augmentation éventuelle de la capacité de celui-ci (M. Denis Durand, DT12, p. 41). Pour sa part, la Fédération des chambres de commerce du Québec soutient que l'oléoduc « contribuera à sécuriser notre approvisionnement en produits pétroliers finis dont nous avons un besoin constant et qui représente un intrant indispensable à la quasi-totalité des activités économiques » (DM41, p. 2).

Le choix du moyen de transport

Le choix du moyen pour transporter des produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est par Ultramar a été discuté abondamment au cours de l'audience publique et les avis à ce sujet sont divergents.

L'entreprise SGS X-PER-X inc. est d'avis qu'un oléoduc est le moyen de transport le plus sûr, le plus fiable et le plus rentable pour déplacer de grands volumes de produits pétroliers (DM25, p. 10). De son côté, la Société de développement économique Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est estime que « le pipeline est peu exposé aux bris mécaniques, peu influencé par les conditions climatiques, sans compter qu'il est à toutes fins utiles à l'épreuve des perturbations de relations de travail » (DM27, p. 4). Enfin, selon le Collectif en environnement Mercier-Est : « En ce qui concerne la sécurité publique, la tendance est de favoriser, quand c'est possible, le transport de matières dangereuses par pipeline plutôt que par trains ou par bateaux » (DM52, p. 5).

Le maire de Saint-Hyacinthe est favorable au remplacement des trains-blocs par un oléoduc car ceux-ci circulent actuellement au centre de cette ville (M. Claude Bernier, DT12, p. 59). La Ville de Drummondville partage ce point de vue :

> Notre municipalité voit quotidiennement circuler sur son territoire un convoi exclusivement formé de wagons réservoirs contenant des produits pétroliers. Cette situation est très inquiétante pour nous, puisque ces convois ne sont pas à l'abri de déraillements et de déflagrations majeures [...].
> (DM18, p. 2)

La Société de développement économique Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est a aussi souligné que les trains-blocs circulent dans des secteurs urbanisés et leur passage occasionne des arrêts pour les automobilistes et les véhicules d'urgence aux passages à niveau (DM27, p. 4). Pour l'Association industrielle de l'est de Montréal, l'utilisation d'un oléoduc serait bénéfique pour la qualité de vie de ce secteur, principalement en raison d'une diminution des désagréments actuellement causés par le passage de trains-blocs à cet endroit (DM44, p. 4 et 5).

Des opposants qui ne contestent pas la raison d'être du projet mais qui s'objectent à l'implantation d'un oléoduc ont proposé le transport des produits pétroliers par navire. Pour certains participants, le transport par navire est le moyen le plus sécuritaire au regard de l'environnement car ils estiment que les produits pétroliers sont facilement récupérables dans l'eau (M. Claude Lambert, DM28, p. 3 ; Environnement nature Boucherville, DM24, p. 5). Un autre soutient que le transport de produits pétroliers par navire est économique et efficace (M. Germain Michaud, DM40, p. 1).

Le tracé retenu contesté

Lors de l'audience publique, certaines sections du tracé privilégié par le promoteur ont été fortement contestées, particulièrement en Montérégie : « la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe n'a jamais été contre le projet de pipeline en tant que tel, nous sommes d'avis que le tracé retenu n'est pas celui de moindre impact pour le milieu » (M. Yvan Michon, DT11, p. 45). Certains s'interrogent « à savoir si le tracé proposé est celui ayant le moins d'incidences négatives pour les terres agricoles et spécifiquement pour les propriétaires concernés » (M^{me} Pauline Côté-Dallaire et M. Eudore Dallaire, DM21, p. 8).

Selon le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CREM), cette contestation s'explique notamment par une consultation inadéquate du milieu lors de l'élaboration initiale du tracé :

> Il ne suffit pas de rencontrer les collectivités pour faire du développement durable. Il faut aussi les écouter. La concertation n'est pas une tâche facile, mais elle doit se faire dans une perspective de solution de groupe. [...] Il est essentiel de préparer ce genre de projet longtemps à l'avance pour connaître les

> préoccupations du milieu et se concerter avec ce milieu. [...] Pourtant aucune discussion sérieuse sur le tracé n'a vraiment eu lieu ou presque.
> (DM51, p. 20 et 21)

La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe (FUPASH) a corroboré ces constatations :

> Malheureusement pour Ultramar, le projet Pipeline Saint-Laurent ne fait pas partie des projets qui ont su obtenir une concertation du milieu où il pourrait être construit, et ce, malgré les efforts répétés de la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe et de ses syndicats affiliés. [...] la compagnie a identifié rapidement son tracé privilégié et a tenu des rencontres directement avec les propriétaires visés par son projet. Nous avons été déçus de cette approche de la pétrolière et, à partir de ce moment précis, la confiance établie a fait place à une certaine méfiance.
> (DM56, p. 7 et 11)

Par ailleurs, cette fédération a remis en question la méthodologie du promoteur pour le choix du tracé en Montérégie, notamment la méthode d'analyse des options et le rejet à cette étape d'un tracé qui suivrait, en tout ou en partie, le couloir de l'emprise existante d'une conduite appartenant à la compagnie L'Impériale (Esso). De plus, elle conteste l'absence de pondération de certains critères d'évaluation des variantes du promoteur. Elle considère en outre qu'il aurait été souhaitable d'utiliser comme critère de discrimination l'emplacement de l'oléoduc sur les terres agricoles (DM56, p. 14 et 15). À ce sujet, une participante a souligné que le tracé privilégié par Ultramar passerait au milieu de ses terres puisque l'entreprise a décidé de suivre un tracé longeant des lignes électriques au lieu d'un tracé longeant la limite des champs (M[me] Martine Rainville, DT14, p. 70). À ce sujet, le Syndicat des propriétaires forestiers de la région de Québec a demandé que l'oléoduc soit implanté le long des emprises routières ou des limites de propriétés afin de ne pas fragmenter les milieux agricoles ou forestiers et de maintenir l'accès sans contraintes aux propriétés (DM57, p. 3).

La recherche d'un tracé optimal

En réaction à l'insatisfaction suscitée par le tracé proposé, des citoyens ont suggéré d'implanter l'oléoduc dans l'emprise de l'autoroute 20 ou de l'autoroute 40. L'un d'eux estime que de tels tracés présenteraient plusieurs avantages puisqu'il n'y aurait pas d'arbres à couper, de maisons à déplacer, de réseaux de drainage à réparer, de pertes de récoltes et que les services d'urgence pourraient intervenir rapidement en cas de fuite de la conduite (M. Martin Scott, DM26, p. 10). Une autre a affirmé : « Si ce projet est d'intérêt public, il est pour nous évident que la construction devrait se faire en terrain appartenant à l'État » (M[me] Pauline Côté-Dallaire, DT17, p. 49).

Une table de concertation régionale a vu le jour au début de 2006 pour déterminer un tracé de moindre impact en Montérégie. Celle-ci a réuni les MRC des Maskoutains,

de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, les députés des circonscriptions de Verchères, Saint-Hyacinthe et Borduas, la FUPASH, le Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR), le Centre de la nature du Mont-Saint-Hilaire et le CREM (M. Gilles Plante, DT12, p. 52). Certains membres de cette table estiment que le couloir dit Esso est une solution de rechange consensuelle au tracé proposé puisqu'il serait moins dommageable (DM51, p. 13).

Le CREM soutient : « Dans un objectif de développement durable, tout nouveau projet d'infrastructure doit chercher à réutiliser, à revaloriser et à recycler les infrastructures existantes » (*ibid.*, p. 24). En outre, il estime que les infrastructures linéaires auraient avantage à suivre le cadastre et à se situer à proximité des secteurs industriels afin de diminuer les impacts sur les milieux touchés (*ibid.*, p. 23). Selon la municipalité de la paroisse de La Présentation, l'implantation de l'oléoduc dans un tracé qui longerait l'autoroute 20 aurait aussi l'avantage de ne pas perturber les réseaux de drainage existants, puisqu'ils ont été conçus en tenant compte de la conduite Esso (M. Sylvain Michon, DT14, p. 62).

Certains membres de la table de concertation se sont montrés ouverts en audience publique à des discussions qui amélioreraient leur proposition. Par exemple, le CREM recommande qu'une table de médiation soit créée pour établir un tracé définitif. Celle-ci comprendrait notamment un médiateur, les membres de la table de concertation de même que des représentants d'Ultramar. L'organisme croit que l'entreprise aurait à participer activement aux discussions pour qu'il y ait un véritable consensus (M. Richard Marois, DT11, p. 8). Les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais soutiennent également que les discussions doivent se poursuivre pour trouver le trajet de moindre impact, puisqu'elles admettent que celui-ci pourrait être situé entre leur proposition et celle d'Ultramar (M^{me} Suzanne Roy, DT12, p. 55).

Les répercussions sur le milieu humain

Le temps investi et le stress vécu par les propriétaires touchés

Des participants à l'audience publique ont souligné que le projet leur avait demandé beaucoup de temps :

> Le temps que nous avons passé pour toutes les réunions, les rencontres, les audiences, les rédactions de mémoire, la recherche de renseignements, les frais de transport et de gardiennage dépassent largement le montant que la compagnie a prévu de nous dédommager. Nous en sommes rendus à 75 heures

> et c'est sans compter les rencontres avec l'agent de liaison, les rencontres chez le notaire et toutes les rencontres pour notre association (apPAF) qui nous ont permis de mieux comprendre les impacts du projet et ses implications.
> (M[me] Nancy Meigs, DM22, p. 6 et 7)

Une participante a noté la grande différence entre le temps et l'énergie dont les propriétaires et le promoteur disposent au regard du projet : « nous, les agriculteurs, on manque de temps. On n'a pas assez d'énergie à consacrer là-dessus comme eux » (M[me] Louise Savoie, DT14, p. 70). Un représentant de la FUPASH a appuyé ce point de vue :

> À un moment donné, c'est un problème de temps. On est des producteurs agricoles, nous autres, on ne fait pas ça à plein temps, là. On s'est rencontré sur notre temps, au meilleur de notre connaissance, pour trouver le tracé qui avait le moins d'impact pour l'agriculture. [...] Si vous nous donnez 50 000 $ chaque à l'année, puis on fait ça à temps plein, là, on va peut-être arriver à trouver des solutions [...].
> (M. Yvan Michon, DT11, p. 61 et 62)

Par ailleurs, la commission a constaté en audience publique que certains propriétaires qui seraient touchés par le projet en sont ébranlés : « Vous savez que de se faire pirater une partie de sa terre, c'est très déstabilisant et perturbant » (M[me] Pauline Côté-Dallaire, DT17, p. 51). Selon un autre : « Le stress est omniprésent et nous cause des pertes inimaginables tant au niveau de notre santé, de notre vie sociale que monétaire » (M. Marc Giroux, DM76, p. 1). Un citoyen a renchéri :

> Stress d'insécurité, stress de poursuite dû à une faute intentionnelle [...] stress qu'une autre compagnie privée vienne nous voler une autre partie de notre terrain, stress d'un bris de contamination de notre propriété privée, notre terrain, notre nappe d'eau ; perte de quiétude où l'on peut se reposer dans le cas d'une maladie ; une baisse de valeur de notre propriété ; perte de jouissance de mes arbres et d'une partie de notre terrain au profit d'une compagnie privée.
> (M. Gérald Godbout, DT15, p. 9 et 10)

La pérennité des activités agricoles

Des participants à l'audience publique ont signalé l'importance de l'agriculture pour le Québec et le rôle prépondérant de l'agriculteur :

> Dans le monde rural, il existe encore des producteurs dont l'identité, leur appartenance se sont construites non pas uniquement à partir de leur développement personnel, mais également en continuité avec ce qu'ont été et ce qu'ont réalisé les générations précédentes. L'espace physique rejoint l'espace psychologique ; c'est là où des expressions comme « la terre où j'ai été élevé » prend tout son sens pour la personne qui origine de la campagne et dont elle dépend. [...] On oublie que l'agriculture inclut l'agriculteur et qu'il représente l'une

> des bases de notre culture. Les décisions politiques s'égarent de ces impacts parce que mal connus, il faut que des gens qui vivent de façon quotidienne ce mode de vie, auquel nous tenons, viennent vous le rappeler.
> (M. Alain Beaudoin, DM77, p. 11)

Par ailleurs, les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais sont préoccupées par la poursuite normale des activités agricoles à long terme advenant la réalisation du projet car, durant toute la durée de vie de l'oléoduc projeté, l'utilisation de machinerie lourde serait restreinte et les pratiques agricoles auraient à tenir compte en tout temps de cette limitation (DM64, p. 13 et 14).

Le rendement des terres à la suite de l'implantation de l'oléoduc

Plusieurs agriculteurs sont inquiets de la remise en état de leurs terres à la suite de l'implantation de l'oléoduc car ils appréhendent une perte de rendement. Un exploitant agricole a exprimé ainsi l'importance qu'il accorde à ses terres et les craintes qu'il ressent :

> Elles sont aussi notre outil de travail dont nous avons pris soin depuis plusieurs années, nous les connaissons sur le bout de nos doigts, nous avons pris le temps de les améliorer [...] Le fait de creuser pour permettre l'installation de l'oléoduc va briser le travail que nous avons accompli avec les années. Il ne faut pas oublier que la terre, c'est vivant. Ce n'est pas en retirant une partie de la terre arable et en la replaçant sur le dessus après les travaux que tout sera comme avant.
> (Ferme Gérard Rainville et Fils inc., DM50, p. 5)

Un autre agriculteur a affirmé :

> On ne connaît pas tous les dommages que cela pourrait occasionner à la structure du sol et à son efficacité par la suite. Selon certains documents que j'ai en ma possession, il est démontré que plusieurs années après le passage du pipeline, des pertes de rendement sont observées et plus personne n'est là pour payer les pertes et les dommages.
> (M. Marc Giroux, DM76, p. 2)

Par ailleurs, un jeune participant de 13 ans se préoccupe de son avenir comme futur exploitant de la Ferme Belcharron enr. : « Je suis inquiet qu'il y ait de la compaction au moment de l'installation. La végétation aura sans aucun doute de la difficulté à survivre et à s'implanter » (M. Pierre-Luc Charron, DM59, p. 1). À ce sujet, son père a témoigné de pertes de rendements agricoles résultant de l'implantation d'un gazoduc sur leur terre en 1972 (M. Claude Charron, DM65, p. 2).

Une agricultrice s'attend, quant à elle, à une perte de récoltes de plus de deux ans à la suite des travaux en raison des produits utilisés pour maintenir la poussière au sol au moment de la construction (M^{me} Louise Martineau, DM17, p. 2).

Les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais sont préoccupées par les modifications qu'entraîneraient les travaux sur les systèmes de drainage des terres agricoles. Elles soutiennent aussi que la présence d'un oléoduc engendrerait une contrainte significative sur les terres non drainées, même si le promoteur compte sensibiliser l'ensemble des agriculteurs à ce sujet avant la réalisation des travaux. Elles considèrent que l'oléoduc limiterait les agriculteurs dans l'éventualité où ils voudraient apporter des modifications subséquentes à leurs systèmes de drainage (M. Gilles Plante, DT12, p. 50). Une productrice agricole ajoute à ce sujet :

> Pour ce qui est des drains, nous trouvons cela assez laborieux de devoir prévoir à long terme les besoins de drainage car [...] nous ne pouvons prévoir les besoins futurs du drainage. Quand nous vendrons notre terre, si c'est un producteur de céréales qui l'achète, qu'il doive cultiver sur une terre très bien drainée et que notre terre n'ait pas été drainée en conséquence, il sera impossible pour cet agriculteur d'ajouter des drains dans la section du pipeline si nous ne l'avons pas prévu d'avance.
> (M^{me} Nancy Meigs, DM22, p. 4)

La profondeur d'enfouissement de l'oléoduc projeté

Plusieurs participants ont demandé que l'oléoduc projeté soit enfoui à une profondeur de 2 m plutôt qu'à 1,2 m en milieu agricole et à 0,9 m en milieu boisé (M. Gaétan Moreau, DM33, p. 1 ; M^{me} Francine Morin, DT12, p. 53). En fait, des exploitants souhaitent qu'il soit enfoui à une profondeur suffisante pour éliminer toutes formes de contrainte pour les activités agricoles ou forestières (M. Claude Charron, DM65, p. 3 ; Syndicat des propriétaires forestiers de la région de Québec, DM57, p. 3 ; Famille Godin et Beauregard, DM14, p. 3). Un autre soutient qu'une profondeur d'enfouissement accrue protégerait mieux l'oléoduc du gel et le rendrait plus sécuritaire (M. Guy Turcotte, DT15, p. 25). De plus, pour un représentant de la municipalité de la paroisse de La Présentation :

> [...] un pipeline, qui peut être considéré comme potentiellement dangereux, se doit d'être, pour moi, le plus profond possible. Il se doit de passer sous la majorité des fossés de drainage, des tuyaux de drainage souterrains et encore plus profond en dessous de nos routes. Six pieds, c'est un commencement, deux mètres, ça serait mieux, je vous le dis, trois, tant qu'à moi.
> (M. Sylvain Michon, DT14, p. 59)

La Ville de Lévis soutient cette demande :

> La Ville souhaite que le BAPE regarde la possibilité de recommander une profondeur de deux mètres tant en milieu agricole qu'en milieu forestier et qu'il considère aussi les risques potentiels d'affaissement du sol liés à l'accumulation d'eau souterraine ou à la présence d'habitats fauniques dans le sol.
> (DM53, p. 8)

Elle considère aussi qu'en vertu de la profondeur prévue par le promoteur « la marge de manœuvre offerte à l'évolution des pratiques agricoles est plutôt mince sur les terres en culture et impossible sur les terres présentement boisées » (*ibid.*, p. 2). À ce sujet, un agriculteur soutient qu'avec une profondeur d'enfouissement de 1,2 m l'oléoduc rendrait impossible une évolution de la configuration de son champ. Ainsi :

> Sans évolution, dans 20, 50 ou 100 ans, ces terres pourront-elles être encore adéquates et rentables ? Nous partons déjà avec un bon nombre de restrictions, c'est ce qui est inconcevable. À part quelques dollars de plus pour Ultramar, il est facile pour eux de diminuer ces dommages en installant aujourd'hui le pipeline à une profondeur où il n'y aurait aucune restriction.
> (M. Alcide Cantin, DT17, p. 15)

De plus, selon des participants, un oléoduc enfoui à une profondeur de 1,2 m en milieu agricole « serait à haut risque d'être touché avec le mouvement du sol, le passage répété de machineries et dans notre cas avec les travaux de labour et d'épierrement qui nécessitent assez souvent jusqu'à trois pieds de profondeur » (M^me^ Huguette L. Beaudoin et M. Noël Beaudoin, DM48, p. 2).

D'autres préoccupations du milieu agricole

D'autres préoccupations exprimées à l'audience publique concernent les pratiques agricoles. Des propriétaires redoutent une diminution de la valeur de leur terre en raison de la présence de l'oléoduc. Par exemple, selon l'un d'eux, « il va y avoir une grosse dévaluation de nos terres tout simplement parce qu'il n'est pas sécuritaire à 100 % » (M. Marcel Vigneault, DM12, p. 1). Deux participants pensent que les terres sur lesquelles s'implanterait l'oléoduc seraient désavantagées au moment de la vente puisqu'un acheteur choisirait une terre similaire sans oléoduc qui se vendrait vraisemblablement le même prix (M. Ghislain Tardif et M^me^ Julie Fontaine, DM36, p. 2 et 3).

L'apPAF s'inquiète de l'accès aux terrains privés qui pourrait être facilité par la présence de l'emprise : « [...] la servitude crée une voie facile d'accès pour les VTT, les VHR, ce qui amène une circulation non contrôlable sur nos propriétés » (M. Mario Chrétien, DT15, p. 60).

Cette association s'est aussi exprimée au sujet de la certification biologique de certaines exploitations agricoles : « Avec un pipeline, que se passe-t-il pour ceux qui ont l'intention ou qui déjà pratiquent la culture biologique ? Leur reconnaissance est-elle menacée ? » (DM39, p. 16).

Par ailleurs, le propriétaire d'une ferme située près d'une zone infestée par le Nématode doré, un ravageur de la pomme de terre, craint que ses terres soient contaminées au cours des travaux (M. Roger Petit, DT11, p. 23).

Enfin, des participants ont renvoyé au concept de développement durable pour appuyer leur point de vue : « Nos enfants qui, eux, prennent soin de la terre et de l'environnement comme la prunelle de leurs yeux se sentent impuissants et, surtout, déçus voire même choqués que la compagnie ne consulte pas la future génération » (M. Marc Giroux, DM76, p. 1). Une élève de 2e secondaire a affirmé : « il faut nous faire confiance, c'est notre avenir à nous. [...] C'est nous qui allons subir les conséquences plus tard » (Mme Marie-Pierre Pratte, DT15, p. 5).

Les activités forestières

Afin de préserver la rentabilité des exploitations forestières, le Syndicat des propriétaires forestiers de la région de Québec estime que des tracés évitant le plus possible les milieux forestiers devraient être recherchés, particulièrement entre Lévis et les limites de Plessisville et Princeville. Il croit aussi que « le reboisement réalisable ne permettrait pas à lui seul de compenser entièrement les superficies forestières perdues ni d'atténuer suffisamment les impacts liés à la perte de ces superficies forestières ». Par conséquent, il estime qu'un fonds d'aménagement forestier est nécessaire et qu'il constituerait la principale mesure de compensation environnementale et sociale pour la perte de superficies forestières qui serait engendrée par la réalisation du projet (DM57, p. 2 à 4). Une participante est d'avis que ce sont les propriétaires concernés par le projet qui devraient bénéficier des programmes de reboisement envisagés par le promoteur à titre de compensation (Mme Nancy Meigs, DT13, p. 23).

De son côté, le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec croit qu'un système de compensation serait justifié pour la perte permanente de couvert forestier. Il propose « qu'Ultramar, la Conférence régionale des élus, le Conseil régional de l'environnement, l'Agence forestière des Bois-Francs et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, entre autres, mettent en place un fonds vert régional dédié [...] à la préservation d'habitats forestiers au Centre-du-Québec » (DM67, p. 4).

Par ailleurs, un citoyen craint que l'élargissement de la surface déboisée dans le boisé de Verchères accentue les effets du vent, ce qui aurait pour conséquence d'assécher les arbres et d'engendrer la perte de certains et la dégradation d'une exploitation acéricole (M. Roger Petit, DT11, p. 24 et 25). D'autres participants sont également fortement préoccupés par la pérennité des activités de leur érablière, estimant que le déboisement requis pour l'emprise créerait un couloir de vent supplémentaire qui

pourrait entraîner la destruction de celle-ci jusqu'à 75 % (M[me] Pauline Côté-Dallaire et M. Eudore Dallaire, DM21, p. 3).

Un propriétaire de lot boisé accepte mal de devoir se conformer à de nouvelles contraintes : « Je crois qu'en tant que propriétaire j'ai acquis un droit de décision exclusif sur les travaux à réaliser sur mes propriétés. Cette compagnie brime donc ma liberté de propriétaire » (M. Léo Nadeau, DM30, p. 1). Un autre exploitant forestier estime que les contraintes de circulation de machinerie lourde sur l'emprise limiteraient la possibilité de la culture d'arbres et la coupe de ceux-ci, ce qui engendrerait des pertes de revenus (M. Gaston Gingras, DM11, p. 1).

La juxtaposition d'emprises

L'apPAF est en désaccord avec la juxtaposition de plusieurs emprises sur certaines propriétés, une pratique qu'elle assimile à un abus de pouvoir (DM39, p. 26). Un agriculteur a décrit sa situation : « Il y aura un ajout de servitude sur une même parcelle de notre terre, il y a déjà deux servitudes utilisées par Hydro-Québec et une par Esso » (Ferme Gérard Rainville et Fils inc., DM50, p. 4). Une autre a expliqué :

> Nous, on a déjà des tours électriques qui passent sur notre terre et, forcément, ça va faire un déboisement supplémentaire dans notre terre à bois. Or, c'est assez spécial parce que, si la tendance aux emprises se maintient, on n'aura plus de forêt mais bien une terre à bois pas de bois. Donc, on va avoir acheté une terre à bois puis on va se retrouver avec une terre en friche. On a acheté une forêt pour ses arbres et non pas pour gérer des emprises.
> (M[me] Nancy Meigs, DT13, p. 22)

Un participant a souligné les lacunes en matière d'aménagement du territoire au sujet de l'implantation d'emprises au Québec :

> Il n'y a jamais eu de planification globale, au Québec, des couloirs d'infrastructures de transport. Je veux dire par là que c'est comme si on avait des organismes [...] possédés à 100 % par le gouvernement qui ne se parlent pas. On demande une bande pour Hydro-Québec, on demande une bande pour tel pipeline, on demande une bande pour tel autre gazoduc [...] c'est au gouvernement, c'est aux différents ministères et organismes de prévoir des couloirs d'infrastructures, comme ça se fait dans d'autres pays, de telle sorte qu'on ne vient pas constamment grappiller, gruger les terres agricoles [...].
> (M. Denis Durand, DT12, p. 44)

L'approvisionnement en eau potable

Des participants sont inquiets pour leur approvisionnement en eau potable. Ainsi, d'après le Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec :

> Bien que le risque de fuite de faible débit (indétectable) soit peu probable, nous croyons, en l'absence de statistiques sur ce genre d'incidents, que la commission du BAPE devrait porter une attention particulière à ce risque de contamination de la nappe phréatique, considérant qu'un seul litre de produits pétroliers peu rendre impropres à la consommation des milliers de litres d'eau.
> (DM67, p. 3)

Un participant a décrit sa situation : « c'est nous, les citoyens, qui auront les dégâts [...] ma résidence est en bas de la côte. Et s'il y a bris en haut de la côte, les puits vont être contaminés » (M. Gérard Saint-Pierre, DT11, p. 17). Un autre a ajouté : « Que vont-ils faire pour décontaminer notre puits, notre nappe d'eau, notre terrain advenant un bris ? » (M. Gérald Godbout, DT15, p. 11).

La Ville de Lévis s'inquiète elle aussi pour son approvisionnement :

> En aval des travaux relatifs à la traversée de la rivière Chaudière, la Ville de Lévis possède une prise d'eau potable alimentant une grande partie de sa population. La Ville tient à obtenir du promoteur toutes les garanties visant la protection de la prise d'eau avant, pendant et après les travaux et que celui-ci prenne toutes les mesures à cet effet.
> (DM53, p. 8)

Les agences de la santé et des services sociaux de Montréal, de la Mauricie et du Centre-du-Québec, de la Chaudière-Appalaches et de la Montérégie ont proposé d'augmenter le nombre de vannes de sectionnement à proximité des zones résidentielles pour diminuer la quantité de produits pétroliers déversée en cas de fuite. De plus, elles ont demandé un inventaire et une caractérisation de l'ensemble des puits municipaux et individuels avant la réalisation du projet (M. Jocelyn Lavigne, DT14, p. 25 et 26).

L'expropriation

Un citoyen a exprimé son point de vue concernant l'expropriation :

> Je ne peux pas être en accord avec le projet de livrer les terres de nos enfants. Le gouvernement du Québec, sur la demande d'Ultramar, a donné à celle-ci une loi appelée loi 229[1] qui donne droit à la compagnie d'exproprier tout propriétaire qui refuserait de donner droit de passage sur sa propriété. Par loi spéciale, on prend une partie du bien du petit pour le donner au gros.
> (M. Jacques Godin, DT15, p. 7)

Pour le CREM : « Il est [...] inquiétant de voir nos responsables politiques émettre ce droit a un citoyen corporatif. Nous croyons que nos élus doivent toujours garder ce

1. *Loi concernant Pipeline Saint-Laurent*, 2005, c. 56 (projet de loi n° 229).

pouvoir en entier et ne pas le remettre en partie ou en entier à quelque personne que ce soit » (DM51, p. 11). Selon un propriétaire touché :

> Un projet qui commence par la loi d'expropriation avant de faire accepter un tracé, avant de faire accepter quoi que ce soit, anciennement il y avait un terme qui appelait ça : « mettre la charrue en avant des bœufs ». C'est immoral de mettre des pressions de même sur les propriétaires, de commencer, quand vous rentrez dans les maisons puis dire : écoute, là, si t'es pas capable de nous comprendre, là, on a la loi d'expropriation. Ça annule toute possibilité de négociation.
> (M. Guy Turcotte, DT15, p. 22)

Par ailleurs, l'intérêt public de l'oléoduc a été remis en question : « Je blâme le gouvernement et l'UPA pour avoir fourni un droit d'expropriation à une compagnie privée étrangère qui n'agit pas au bien de la collectivité » (M. Léo Nadeau, DM30, p. 2). Par conséquent, l'abrogation de la *Loi concernant Pipeline Saint-Laurent* est demandée (M. Alain Beaudoin, DM77, p. 14).

Des compensations financières jugées insuffisantes

Un participant estime insuffisantes les compensations financières offertes par le promoteur pour l'acquisition des servitudes : « pour tous ces désagréments, on nous propose une somme aussi dérisoire que 5 700 dollars à perpétuité, pour une superficie d'environ 210 m par 18 m » (M. Gaétan Moreau, DM33, p. 2). Une citoyenne réagit elle aussi, mais pour la perte de récoltes :

> Tu sais, quand tu te fais dire [...] on compense pour les pertes que vous allez perdre cet été-là [...] ce n'est pas de l'argent de plus dans tes poches. C'est comme si je vous dis : tu fais un accident avec ton char, je vais te le réparer. Bien j'espère que tu vas me le réparer. Ce n'est pas un cadeau, ça. Tu répares mon char parce que tu l'as brisé. [...] Le fait de payer pour le foin qu'on va perdre puis tout ça, j'espère qu'ils vont payer pour [...] ! Je ne l'aurais pas perdu s'ils n'étaient pas là. Le bois non plus, je ne l'aurais pas perdu. Ça fait que ce n'est pas un cadeau qu'ils me font, c'est ce qu'ils me doivent.
> (M^{me} Nancy Meigs, DT13, p. 31)

Par ailleurs, des propriétaires veulent des redevances annuelles plutôt qu'un montant forfaitaire. Selon un représentant de la FUPASH, les producteurs agricoles ont fait cette demande au promoteur dès les soirées d'information organisées par celui-ci, soit avant l'audience publique (M. Yvan Michon, DT11, p. 50). Ainsi, l'un d'eux estime :

> Les 690 propriétaires des lots utilisés pour l'installation de l'oléoduc deviendront des partenaires économiques pour Ultramar, et cela à perpétuité. Donc, la rémunération doit être de la même teneur au même titre que les impôts et les

> taxes ou autres redevances. [...] Donc, pourquoi le propriétaire ne percevrait-il pas un loyer de façon perpétuelle afin de dédommager l'inconvénient de vivre avec l'oléoduc sur son terrain ? [...] Il ne faut pas oublier que l'oléoduc sera là de façon perpétuelle. Il faut donc considérer la rémunération des 690 propriétaires de la même façon afin que la richesse engendrée par ce projet soit répartie de façon équitable pour les générations de propriétaires à venir.
> (M. Dominic Pelletier, DT11, p. 39 et 40)

Des participants ont demandé que le promoteur contribue à divers fonds ou fondations en guise de compensation pour les impacts de son projet. Ainsi, un citoyen demande que le promoteur participe à un fonds de retombées sociales qui servirait à des projets de développement ou de consolidation d'organismes communautaires ou à l'économie sociale du milieu (M. Serge Labrie, DM42, p. 2 et 3). La Ville de Lévis exige d'Ultramar une contribution annuelle de 300 000 $ à ce fonds d'intervention sociocommunautaire de même qu'une contribution de 100 000 $ par année à une chaire de recherche en efficacité énergétique du campus de Lévis de l'Université du Québec à Rimouski (DM53, p. 13 et 14). D'autres participants ont suggéré la création d'un fonds pour couvrir les dommages en cas de désastre environnemental (M^{me} Pauline Côté-Dallaire et M. Eudore Dallaire, DM21, p. 6).

Le rôle de l'Union des producteurs agricoles critiqué

Des participants à l'audience publique ont critiqué le rôle joué par l'Union des producteurs agricoles (UPA) dans l'élaboration de l'entente-cadre qu'elle a signée avec Ultramar : « Je blâme l'UPA qui a comme fonction de nous aider, nous, les producteurs. Dans le cas présent, l'UPA travaille pour ainsi dire à contre-courant avec les propriétaires agricoles et forestiers » (M. Léo Nadeau, DM30, p. 2). Un autre a remis en question la légitimité de l'UPA : « De qui l'UPA a-t-elle reçu le mandat et l'autorisation de négocier une entente au nom des 690 propriétaires ? » (M. Dominic Pelletier, DT11, p. 37). Un autre agriculteur estime en outre :

> L'UPA s'est vue être un interlocuteur inefficace à défendre nos intérêts et un interlocuteur pour des propriétaires qui n'étaient pas membres de l'UPA. Ces derniers n'étant même pas informés que l'UPA les représentait, ceux-ci n'ont même jamais eu la possibilité d'assister aux séances d'information, elles étaient réservées aux membres.
> (M. Alain Beaudoin, DM77, p. 9 et 10)

La sécurité

La sécurité a été l'objet de nombreuses discussions. Un agriculteur s'est interrogé : « on se limite à parler de risques acceptables sans pouvoir les mesurer. Si on se permet d'utiliser la notion de risques acceptables, qu'en est-il des conséquences inacceptables ? Où figurent-elles dans les analyses d'impact ? » (*ibid.*, p. 12).

Le Collectif en environnement Mercier-Est considère que l'analyse de risques ne tient pas compte de tous les risques auxquels serait exposée la population du secteur de Montréal-Est. Il recommande donc que l'autorisation du projet soit conditionnelle à l'évaluation de tous les risques et à leur publication (DM52, p. 6 et 13). À ce sujet, les agences de la santé et des services sociaux de Montréal, de la Mauricie et du Centre-du-Québec, de la Chaudière-Appalaches et de la Montérégie estiment que l'impact potentiel d'un effet domino visant plusieurs conduites en cas d'accident à Montréal-Est devrait être évalué par le promoteur (DM69, p. 18).

L'Alliance pour une gestion des interfaces industrielles/résidentielles responsable (AGIIRR) réclame « que l'aménagement de zones de transition sécuritaires autour d'installations présentant des risques d'accidents industriels majeurs ne soit plus fait à la pièce et isolément » (DM35, p. 2). Dans cette perspective, elle revendique du gouvernement du Québec un cadre réglementaire pour l'aménagement de zones de transition autour d'installations qui comportent des risques d'accidents industriels majeurs. D'ici à ce qu'un tel cadre existe, elle demande de ne pas autoriser de nouvelles constructions qui mettraient à risque des résidences dans le rayon d'impact du pire scénario alternatif d'accident technologique (*ibid.*, p. 2 et 3).

Par ailleurs, les agences de la santé et des services sociaux de Montréal, de la Mauricie et du Centre-du-Québec, de la Chaudière-Appalaches et de la Montérégie sont préoccupées par les impacts éventuels d'un déversement de produits pétroliers sans ignition :

> L'essence est un produit toxique et, ce qu'on voudrait savoir, c'est quelles sont les conséquences pour la population lors de ces déversements-là, quelles sont les zones d'impact qui sont produites, mais non seulement au niveau de la radiation thermique comme telle, mais aussi pour l'effet toxique de ce produit.
> (M. Jocelyn Lavigne, DT14, p. 25)

Elles ont également remis en question le processus d'intervention en cas d'accident, notamment au regard du délai d'intervention qu'elles jugent indu, et elles demandent ainsi la mise en place d'une équipe d'intervention au milieu du tracé projeté.

La responsabilité des propriétaires

Pour des participants, la responsabilité que le promoteur exige des propriétaires de terrains sur lesquels l'oléoduc serait implanté leur apparaît abusive :

> Si le tracé devait passer sur notre terre, nous sommes préoccupés par la question de la responsabilité et de l'assurance responsabilité. C'est très important que ces questions soient clarifiées. Un accident peut survenir et l'ampleur des dommages et des risques est impossible à anticiper. J'ai téléphoné à notre

> compagnie d'assurances puis ils sont loin d'être sûrs qu'ils vont nous assurer, puis ils sont loin d'être sûrs que ça va être le prix qu'on paye actuellement. Ils nous ont dit qu'ils attendaient puis ils verraient par la suite.
> (M[me] Pauline Côté-Dallaire, DT17, p. 50)

À l'instar d'autres participants, cette dernière demande l'immunité contre toutes poursuites en responsabilité civile.

Par ailleurs, des participants ont constaté l'absence d'une réglementation québécoise pour les pipelines équivalente à celle de l'Office national de l'énergie, un organisme fédéral qui régit les pipelines interprovinciaux ou internationaux. Ceux-ci ont donc demandé que le gouvernement du Québec établisse une réglementation régissant les projets de pipelines sur son territoire (M. Ghislain Tardif et M[me] Julie Fontaine, DM36, p. 3 ; M[me] Lynda Turcotte, DM46, p. 1).

Les répercussions sur le milieu biophysique

Des boisés fortement valorisés

Lors de l'audience publique, il est apparu que les boisés étaient fortement valorisés par les participants sur l'ensemble du tracé projeté. À ce sujet, le problème de la faible surface boisée en Montérégie a été abordé par plusieurs. Par exemple, le COVABAR estime :

> Il faut comprendre qu'une grande partie de nos inquiétudes repose sur la réduction importante du territoire boisé et des milieux humides avoisinants depuis les derniers 70 ans. Actuellement, le territoire du bassin versant de la rivière Richelieu possède moins de 18 % de superficie de boisés [...], ce qui est considéré comme une catastrophe lorsqu'on reconnaît que la moyenne minimale acceptable de couvert forestier est de l'ordre de 30 %.
> (DM55, p. 7)

Pour cette raison, les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais recommandent que le tracé évite les boisés protégés ou à forte valeur écologique, notamment le boisé de Verchères à Saint-Amable et à Saint-Mathieu-de-Belœil ainsi que les boisés de Saint-Charles-sur-Richelieu (M. Gilles Plante, DT12, p. 49). Elles soutiennent que « ces bois représentent non seulement une grande valeur écologique pour la population, mais aussi une valeur paysagère et patrimoniale. On y pratique aussi une foule d'activités à caractère récréatif compatibles avec la vocation de protection que le milieu leur a attribuée » (DM64, p. 11).

Une citoyenne a témoigné de cette réalité : « Je suis une amateure de plein air et le boisé de Verchères, c'est mon petit coin de paradis à quelques minutes de chez moi. C'est l'endroit où je vais pour me ressourcer et gérer mon stress » (M[me] Esther Bolduc, DM37, p. 2). Elle estime que la conservation des milieux forestiers est préférable à la compensation des pertes :

> Ce boisé est protégé par une réglementation, les coupes à blanc y sont interdites. Pourquoi Ultramar aurait le droit de couper, faire des coupes à blanc pour passer son pipeline alors que le propriétaire lui-même n'a pas le droit de le faire ? Moi, en tout cas, ça me semble que ça n'a pas de bon sens.
> (DT11, p. 76)

Le CREM soutient ce point de vue :

> Lorsqu'on connaît le pourcentage du couvert forestier de ces trois MRC [...] qui se trouve aujourd'hui bien en dessous des seuils critiques et qu'on nous demande : est-ce acceptable de faire une coupe forestière à perpétuité afin de faire passer un oléoduc dans le boisé de Verchères et de Saint-Charles ? La réponse est clairement non, cela est plutôt inacceptable.
> (M. Patrick Brissette, DT11, p. 6)

D'autres participants s'objectent à ce que leur propriété soit déboisée en raison de la dégradation du paysage qui en résulterait. Par exemple, pour deux d'entre eux : « La construction de cet oléoduc ferait en sorte que presque tout, sinon tout le boisé du côté des lignes électriques d'Hydro-Québec serait abattu et par le fait même nous laisserait une vue imprenable sur les pylônes du réseau » (M[me] Danielle Michaud et M. Marc Laurin, DM7, p. 1).

Les cours d'eau et les milieux humides

Les petits cours d'eau et leurs affluents sont une préoccupation importante de l'apPAF : « Les machineries utilisées détruiront-elles ces derniers ? De quelle façon Ultramar envisage-t-elle de traverser ces petits cours d'eau sans les contaminer et affecter leur équilibre ? » (DM39, p. 15).

Plus précisément, un participant a fait remarquer : « On ne peut passer sous silence que la trajectoire du pipeline place directement dans sa mire la rivière Etchemin, une des rivières les moins polluées du Québec où l'on pense actuellement à réintroduire le saumon » (M. Alain Beaudoin, DM77, p. 7). Le Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches partage cette préoccupation, car l'implantation de l'oléoduc à cet endroit nécessiterait le remblayage d'une portion du lit de la rivière (DM62.1, p. 7).

L'apPAF estime par ailleurs que les écosystèmes aquatiques, les marais, les milieux humides et les tourbières doivent être protégés (DM39, p. 15). À ce sujet, la Ville de Lévis considère que le tracé proposé évite au maximum les milieux humides sur son territoire. Le seul endroit qu'elle juge problématique est le sud d'un secteur à Saint-Étienne-de-Lauzon où les milieux humides peuvent difficilement être évités sans créer de préjudices aux propriétaires des terres qui verraient ainsi leurs propriétés traversées en diagonale par l'oléoduc (DM53, p. 11).

L'organisme Les Amis de la vallée du Saint-Laurent souhaite que le promoteur contacte divers acteurs engagés dans la préservation des cours d'eau traversés par l'oléoduc projeté, par exemple les organismes de bassins versants, afin d'examiner les impacts appréhendés de façon à établir des mesures d'atténuation ou de compensation adéquates. Ces dernières devraient être proportionnelles aux investissements liés au projet et aux avantages économiques qu'en retirerait le promoteur (DM61, p. 8). Par ailleurs, l'organisme estime que l'évaluation des impacts cumulatifs réalisée par le promoteur constitue une lacune importante de l'étude d'impact, principalement au sujet des réseaux hydrographiques :

> Parce que ce projet-ci [...] est un projet qui s'étend sur une immense région dans laquelle il multiplie les petits projets, notamment de traversée, plus tous les petits projets de passage chez un agriculteur, plus tous les petits projets de déboisement [...] Et nous appelons « effets cumulatifs » ce que l'on peut évaluer comme effet global de l'ensemble de ces projets sur l'ensemble de la région touchée. Et deuxièmement, il y a [...] à considérer le cumul, à la fois quantitatif et qualitatif, qui résulte du fait que plusieurs cours d'eau de ce même réseau hydrographique vont être traversés.
> (M. André Stainier, DT17, p. 44)

Les retombées économiques

Certains ont souligné les retombées économiques directes et indirectes liées à la réalisation du projet. Ainsi, un participant considère que le projet serait structurant pour de nombreuses entreprises québécoises et pour son économie dans son ensemble (SGS X-PER-X inc., DM25, p. 10). Plus spécifiquement :

> Le projet Pipeline Saint-Laurent permettrait à une entreprise telle que SGS X-PER-X inc. de continuer à fournir des emplois très spécialisés à des techniciens en essais non destructifs. Environ 30 spécialistes seront requis pour effectuer le contrôle de la qualité durant la construction du pipeline, totalisant environ 500 000 $ de salaire. De plus, les campagnes d'inspection et de vérification subséquentes généreront quelques emplois directs pour ces spécialistes.
> (*Ibid.*)

Pour l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques :

> L'accès fiable et à long terme au pétrole brut, au gaz naturel et aux charges d'alimentation pétrochimiques est essentiel pour maintenir et développer une industrie pétrochimique compétitive au Québec [...]. Nous encourageons donc des projets structurants tels que le projet Pipeline Saint-Laurent pour augmenter la disponibilité des hydrocarbures [...] tout en permettant une croissance saine de notre secteur industriel, la pétrochimie étant un secteur clé et à valeur ajoutée de l'économie du Québec.
> (DM5, p. 2)

La Société de développement économique Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est soutient pour sa part que la pétrochimie occupe une place historique dans l'est de Montréal et que le projet d'oléoduc consoliderait ce secteur économique en contribuant à la pérennité du terminal d'Ultramar à cet endroit (DM27, p. 5).

Par contre, un citoyen estime que le nombre d'emplois créés en phase de construction ne peut représenter des retombées supplémentaires pour l'économie puisqu'il croit que ces travailleurs seraient simplement déplacés de leur sphère de travail (M. Alain Beaudoin, DM77, p. 8).

La poursuite des activités commerciales

Quelques participants ont exprimé des inquiétudes au sujet de la poursuite de leurs activités commerciales advenant la réalisation du projet. Les représentants du Club de golf Saint-Simon (1977) inc. appréhendent les répercussions que pourrait avoir la construction de l'oléoduc sur ses activités advenant que le tracé situé dans le « couloir Esso » soit retenu. Ils craignent une perturbation de leurs activités et une diminution de leur clientèle si les travaux étaient réalisés entre les mois d'avril et octobre. Ils redoutent qu'une bande d'arbres située entre le parcours de golf et l'autoroute 20 ne soit coupée (M. Yves Bernier, DT12, p. 21).

Le Groupe Lussier a manifesté son inquiétude advenant un choix de tracé se situant dans les limites ou à proximité de sa propriété. Il considère que le projet pourrait représenter un obstacle au développement futur des activités de Lussier Centre du Camion, puisque le terrain de celui-ci serait déjà exploité à pleine capacité pour l'entreposage de pièces de camions et que des aires supplémentaires seraient nécessaires pour assurer la croissance de l'offre de leurs produits et services (DM68, p. 3 ; M^{me} Marie-Josée Ferron, DT12, p. 29-31).

Enfin, Les Entreprises lévisiennes inc., exploitant une carrière, appréhende que l'oléoduc projeté compromette la poursuite de ses activités et de son développement, de même que la sécurité de la conduite (DM31, p. 7 et 14).

Chapitre 2 La raison d'être du projet

Selon le promoteur, le projet vise à saisir une opportunité d'affaires en substituant des produits pétroliers importés d'outre-mer par des produits raffinés à Lévis, tout en répondant à l'accroissement éventuel de la demande montréalaise et de l'Est ontarien. Il consisterait également à améliorer la flexibilité et la fiabilité du transport des produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est, tout en stabilisant les coûts de transport.

La commission examine en premier lieu la demande de produits pétroliers au Québec et en Ontario. Elle compare ensuite le moyen de transport retenu par le promoteur, soit l'oléoduc, avec le train et le navire au regard de la sécurité, de la fiabilité, de la flexibilité, des émissions de GES et des coûts. Enfin, elle évalue la méthodologie du promoteur pour le choix du tracé.

La demande de produits pétroliers

La commission dresse ici un état de la situation quant à la demande actuelle et future de produits pétroliers pour le Québec et l'Ontario. Cet exercice devrait permettre de vérifier l'adéquation entre le projet d'Ultramar d'accroître sa capacité de production à sa raffinerie de Lévis, qui est en cours de réalisation, et celui d'augmenter la quantité de produits pétroliers envoyés vers Montréal et l'Est ontarien.

La fourniture de produits pétroliers raffinés

Selon le promoteur, la demande moyenne en produits pétroliers légers (essences et distillats) au Québec et en Ontario était de l'ordre de 720 000 b/j pour les trois premiers trimestres de 2006 alors que la production était de 620 000 b/j, ce qui entraîne un déficit d'environ 100 000 b/j. Il explique cette situation par une baisse importante de la capacité de raffinage dans ces deux provinces depuis 1980 et par la croissance de la demande intérieure. Ce déficit est confirmé par Ressources naturelles Canada[1] ainsi que par Statistique Canada. Les produits importés proviendraient d'Europe, des Caraïbes et de la côte est des États-Unis, selon le produit et la saison (M. Louis Bergeron, DT2, p. 95 et 96 ; DT3, p. 10 et 11 ; DA20 ; PR5.2, p. 3-1 ; Statistique Canada, 2007, p. 43 et 53).

1. [En ligne (28 mars 2007) : www2.nrcan.gc.ca/es/erb/prb/francais/View.asp?x=686&void=1171].

Ultramar expédie actuellement par train et par navire de 45 000 à 50 000 b/j de produits pétroliers de Lévis vers Montréal-Est. Elle importe également 29 000 b/j par navire qu'elle dirige vers Montréal-Est. D'autres entreprises pétrolières comblent la différence par l'importation de 71 000 b/j. Avec l'accroissement en cours de réalisation de la capacité de raffinage de sa raffinerie de Lévis de 215 000 à 265 000 b/j, c'est près de 100 000 b/j qu'Ultramar expédierait au milieu de 2008 vers Montréal-Est. Cet accroissement de la capacité, jumelé au projet de Petro-Canada d'augmenter de 15 000 b/j la production de produits légers à partir des produits pétroliers lourds à sa raffinerie de Montréal, réduirait éventuellement les importations jusqu'à environ 65 000 b/j (DA36 ; DA42 ; M. Louis Bergeron, DT1, p. 17 ; M. Raynald Archambault, DT10, p. 41 et 42).

- *Constat — La commission constate que la capacité de production actuelle des raffineries du Québec et de l'Ontario ne fournit pas à la demande intérieure en produits pétroliers légers et qu'il subsisterait une importation de ces produits de l'ordre de 35 000 à 50 000 b/j, malgré la réalisation de projets d'augmentation de cette capacité.*

- *Constat — La commission constate que l'accroissement de la production à la raffinerie d'Ultramar à Lévis et le projet d'oléoduc d'Ultramar feraient en sorte que des produits raffinés au Québec se substitueraient à des produits importés.*

L'évolution de la demande

Bien que la capacité actuelle de raffinage au Québec et en Ontario semble insuffisante, la commission estime pertinent de vérifier ce qu'il pourrait en être dans le futur. En vertu des forces du marché, l'Office national de l'énergie évaluait en 2003 que la consommation primaire de produits pétroliers irait en augmentant d'au moins 30 % de 2005 à 2025, tant au Québec qu'en Ontario. Si des programmes dits « techno-verts » visant principalement les économies d'énergie étaient implantés, cette demande s'accroîtrait moins rapidement et plafonnerait même vers 2011 ou 2012, pour diminuer lentement par la suite (Office national de l'énergie, 2003, annexe 2).

De son côté, Ressources naturelles Canada concluait en 2006 que la consommation de produits pétroliers, notamment les carburants, pourrait connaître une croissance soutenue de 1 à 2 % par année, selon la vigueur de l'économie, au moins jusqu'à l'horizon de 2020 tant au Québec qu'en Ontario. Ces perspectives tiendraient compte des diverses initiatives gouvernementales en matière d'économie d'énergie (Ressources naturelles Canada, 2006, Résumé).

Pour le Québec, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune prévoyait en 2005 que la demande intérieure en produits pétroliers légers croîtrait lentement

jusqu'en 2016, principalement dans le secteur du transport, et estimait que les énergies non traditionnelles tels les biocarburants ne joueraient aucun rôle notable dans le bilan énergétique. Le Ministère notait toutefois que ses projections de croissance étaient quelque peu plus faibles que celles de Ressources naturelles Canada pour le secteur des transports, estimant que les ménages stabiliseront probablement leur consommation au cours des prochaines années plutôt que l'augmenter (Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2005, p. 7 ; DQ16.1).

La *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, publiée en 2006, fixe toutefois des cibles de réduction de la consommation de produits pétroliers de tous types en recherchant une plus grande efficacité énergétique. Ainsi, à l'horizon de 2015, le gouvernement du Québec propose une cible de réduction équivalant à 13,5 millions de barils de pétrole par année ou 2,15 milliards de litres, soit un peu plus de 10 % de la consommation du Québec estimée à 17,5 milliards de litres pour 2005. Cela représenterait pour le Québec seul l'évitement d'une consommation de près de 37 000 b/j de pétrole en 2015. Puisque la stratégie ne fixe pas de plafond de consommation, il est hasardeux de soustraire cette économie à la consommation actuelle de produits pétroliers qui pourrait continuer à augmenter, du moins dans les carburants, quoique à un rythme moindre que par le passé (DB3, p. 44 ; M. Raynald Archambault, DT3, p. 4 et DT5, p. 37 et 38).

Les données de 2007 de Statistique Canada sur l'approvisionnement et l'utilisation des produits pétroliers citées précédemment indiquent toutefois un possible plafonnement de la consommation de produits pétroliers légers au Québec et en Ontario en comparant les années 2005 et 2006. De son côté, le porte-parole du ministère des Ressources naturelles et de la Faune a mentionné que les données de 2005 sur la consommation québécoise de produits pétroliers indiquaient une baisse par rapport à 2004. Il est donc possible que la consommation de produits pétroliers plafonne ou du moins que l'augmentation annuelle de la consommation ralentisse fortement.

En outre, le mélange de biocarburants au carburant des véhicules routiers ces prochaines années pourrait également stabiliser, voire diminuer la consommation de produits pétroliers au Canada. À cet effet, la *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015* vise une proportion de 5 % d'éthanol dans l'essence en 2012. Par ailleurs, le gouvernement du Canada a énoncé peu après le même objectif, mais pour 2010, ainsi que 2 % de biodiesel pour 2012[1]. Selon le calcul de la commission basé sur les données de 2006 de Ressources naturelles Canada, l'introduction de 5 % d'éthanol

1. [En ligne (12 avril 2007) : www.agr.gc.ca/cb/index_f.php?s1=n&s2=2006&page=n61220].

dans l'essence entraînerait l'évitement d'une consommation de quelque 22 000 b/j par les véhicules routiers en 2010 au Québec et en Ontario, la baisse de consommation de diesel étant négligeable[1] (Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2006, p. 48).

Par ailleurs, le 26 avril 2007, le gouvernement du Canada annonçait le *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*[2], prévoyant une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 20 % en 2020 par rapport au niveau de 2006. Cette réduction d'émissions équivaudrait à environ 150 Mt CO_2e par année[3] pour tous les secteurs de l'économie canadienne. Le cadre imposerait notamment des cibles de performance de consommation des automobiles à compter de 2011. Ainsi, les automobiles neuves consommeraient alors moins de carburant par kilomètre parcouru. Les volumes de carburant épargnés ne sont toutefois pas mentionnés. Pour le transport ferroviaire, maritime et aérien, des cibles sont également prévues pour 2011 ou 2012. Le gouvernement canadien anticipe que les émissions de gaz à effet de serre plafonneraient quelque part entre 2010 et 2012 et diminueraient par la suite.

- *Constat — La commission constate que les prévisions des gouvernements du Québec et du Canada, qui prennent en considération des programmes d'économie d'énergie et l'arrivée de biocarburants, anticipent un ralentissement de la croissance de la consommation de produits pétroliers et un possible plafonnement au début de la décennie de 2010.*

- ***Avis —** Compte tenu du déficit actuel de production en produits pétroliers légers, estimé à 100 000 b/j au Québec et en Ontario par rapport à la consommation, et du fait que les programmes d'économie d'énergie prévus par les gouvernements pourraient faire plafonner le besoin en produits pétroliers pendant la décennie de 2010, la commission estime qu'il existe un besoin à court et à moyen terme pour fournir la région de Montréal et l'Est ontarien pour un volume supplémentaire d'au moins 50 000 b/j de produits pétroliers raffinés localement qui remplacerait une partie des importations actuelles de 100 000 b/j.*

Si l'augmentation de la demande en produits pétroliers le justifiait ou si la production de raffineries concurrentes installées au Québec ou en Ontario était réduite ou cessait, Ultramar pourrait augmenter la capacité de transport de l'oléoduc projeté de 100 000 b/j à 170 000 b/j. Elle ajouterait, le moment venu, deux stations de pompage pour atteindre cette capacité, sans modifier d'autres éléments du projet (DA2 ; M. Louis Bergeron, DT3, p. 4).

---

1. Soit 901 petajoules de consommation annuelle d'essence convertie à raison de 34,7 gigajoules par mètre cube.
2. [En ligne (7 mai 2007) : http://www.ecoaction.gc.ca/turning-virage/index-fra.cfm].
3. Des gaz générant un effet de serre, soit le CH_4, le N_2O, le O_3 et les réfrigérants, sont ramenés à leur équivalence en CO_2 selon leur potentiel de réchauffement planétaire.

Sur la base des projections gouvernementales, la commission note que la consommation de produits pétroliers pourrait continuer à augmenter au cours des deux prochaines décennies. Toutefois, si les programmes d'efficacité énergétique et d'économie d'énergie atteignaient les cibles prévues et que la croissance économique demeurait modérée, un tel besoin supplémentaire pourrait ne pas se concrétiser. Néanmoins, la commission note qu'ainsi Ultramar se garde une flexibilité stratégique pour aller chercher éventuellement d'autres parts de marché sans avoir à élaborer un autre projet. Toutefois, pour expédier 170 000 b/j à son terminal de Montréal-Est, elle aurait d'abord à accroître sa capacité de raffinage à Lévis.

- ***Avis*** *— Compte tenu de l'information dont elle dispose, la commission ne peut pas établir le bien-fondé de l'option d'Ultramar d'augmenter éventuellement la capacité de transport de l'oléoduc projeté de 100 000 b/j à 170 000 b/j.*

Le choix de la solution

La comparaison des modes de transport

Quatre moyens existent pour transporter des produits pétroliers de Lévis vers Montréal-Est. La commission examine ici trois de ces moyens, soit le transport par oléoduc, par train et par navire. Quant au quatrième, le camionnage, la commission l'élimine d'entrée de jeu compte tenu des volumes importants de produits pétroliers à transporter chaque jour par Ultramar, qui nécessiteraient des centaines de semi-remorques. Les facteurs de comparaison retenus sont la sécurité, la flexibilité opérationnelle, la fiabilité du mode de transport et les émissions de gaz à effet de serre.

La sécurité

Le promoteur se réfère à une déclaration de Ressources naturelles Canada[1] alléguant qu'un oléoduc est le moyen le plus sûr et le plus fiable au Canada pour transporter de grands volumes de produits pétroliers. À cet égard, le promoteur estime la probabilité de fuite ou d'accident pour l'oléoduc projeté à 0,09 événement par année, ce qui représente une moyenne d'une fuite par onze années. Pour le transport par train, cette probabilité serait environ 4 000 % plus élevée et, par navire, 750 % plus élevée. À la demande de la commission, les agences de la santé et des services sociaux concernées par le projet ont examiné le sujet et sont arrivées à une

1. [En ligne (29 mars 2007) : fuelfocus.nrcan.gc.ca/reports/2005-07/overview/to_terminals_f.cfm].

conclusion similaire (PR5.2, p. 3-3 ; DA18 ; M. Louis Bergeron, DT2, p. 29 et 30 ; DM69, p. 36).

La commission a consulté des rapports de deux sources fédérales en ce qui concerne la sécurité des pipelines en général. Le Bureau de la sécurité des transports indique qu'en moyenne, de 2001 à 2005, il est survenu annuellement treize accidents ayant entraîné une fuite, dont quatre à des conduites de pipeline. Ces cas comprennent un incendie ou une explosion ainsi que treize incidents[1] avec fuite aux quelque 300 000 km et plus de conduites qui transportent du gaz naturel, du pétrole brut ou des produits pétroliers au Canada[2]. Les données montrent que la plupart des déversements se produisent aux installations connexes telles que les stations de pompage des pipelines. L'Office national de l'énergie indique dans une analyse récente que, pour les oléoducs qui relèvent de sa compétence, la fréquence de fuite par 1 000 km de conduite est de 0,07 par année (Office national de l'énergie, 2007, p. viii).

Quant aux 49 000 km de voies ferrées au Canada[3], des convois de marchandises dangereuses auraient fait l'objet pendant la même période d'environ 215 accidents par année, dont 6 entraînant une fuite d'une matière dangereuse, ainsi que de 153 incidents résultant en une fuite d'une matière dangereuse[4]. Plus particulièrement pour les trains-blocs du Canadien National qui transportent les produits pétroliers d'Ultramar, les données fournies par le promoteur rapportent 16 événements, dont 3 avec un déversement de 1997 à 2006 (DA30).

Pour le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent, une étude réalisée pour le compte du promoteur et basée sur des données du Bureau de la sécurité des transports signale qu'entre Montréal et Québec 69 événements visant des navires citernes sont survenus de 1988 à 2002, dont 29 heurts violents. Ces données montrent toutefois une tendance à la baisse après 1994. Un seul cas aurait entraîné un déversement d'une matière dangereuse. D'autres données plus globales semblent indiquer que des déversements de matières dangereuses surviennent chaque année sur le Saint-Laurent à une fréquence de une ou deux fuites. D'un autre côté, les données sur la navigation[5] compilées par le Bureau de la sécurité des transports révèlent que les collisions entre navires, avec ou sans déversement, sont fréquentes au Canada, étant de l'ordre de 80 chaque année (PR8.2, annexe 2, p. 7).

1. À la lecture du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* [DORS/92-446], la commission comprend que l'utilisation du terme « accident » implique obligatoirement des blessés, des fatalités ou des dommages majeurs au pipeline qui compromettent sa sécurité d'utilisation, contrairement au terme « incident ».
2. [En ligne (20 avril 2007) : www.statcan.ca/francais/freepub/50-500-XIF/transyst_f.htm#tableau%202].
3. [En ligne (20 avril 2007) : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/6B_f.htm].
4. [En ligne (20 avril 2007) : www.bst.gc.ca/fr/stats/rail/2006/prelim_2006.asp].
5. [En ligne (20 avril 2007) : www.bst.gc.ca/fr/stats/marine/2006/prelim_2006.asp].

- *Constat — La commission constate que le transport de matières dangereuses par oléoduc possède un taux de fuite plus faible à l'échelle canadienne que le transport par train ou par navire.*

À cela il faut ajouter que, pour l'implantation d'un oléoduc entre Lévis et Montréal-Est, il est possible de déterminer un tracé privilégiant les secteurs ayant une plus faible densité humaine d'occupation par rapport à l'axe ferroviaire du Canadien National existant. Il est aussi possible d'installer des vannes de sectionnement à proximité des milieux sensibles, qui retiendraient dans l'oléoduc une partie des produits pétroliers en cas de fuite. Par ailleurs, les trains-blocs traversent actuellement plusieurs noyaux urbains, dont ceux de Drummondville et de Saint-Hyacinthe, ainsi que plusieurs quartiers de l'île de Montréal et de Lévis qui regroupent près de 50 000 personnes à moins de 100 m de la voie ferrée. Pour l'oléoduc projeté, il y aurait quelques centaines de personnes dans le même périmètre. Ainsi, l'oléoduc apparaît avantageux par rapport au train sur la base de ce critère (PR8.2, annexe 1 ; PR5.5, p. 3-9).

Par ailleurs, en raison de l'accroissement de la capacité de raffinage d'Ultramar à Lévis, qui est en cours de réalisation et dont l'exploitation débuterait en juin de 2008, il faut prévoir que, sans un oléoduc, le promoteur transportera nécessairement les volumes supplémentaires de produits pétroliers vers Montréal-Est par train et par navire, augmentant ainsi la longueur des convois ferroviaires et leur fréquence et, par conséquent, les risques associés à ces deux modes de transport (DQ17.1, p. 1 ; M. Louis Bergeron, DT4, p. 41 ; DA36).

- *Constat — La commission constate que, sans la réalisation du projet d'oléoduc par Ultramar, le transport par train et par navire de 80 000 à 100 000 b/j de produits pétroliers, plutôt que les 40 000 b/j actuels, entraînerait une augmentation significative du nombre de trains-blocs et de navires entre Lévis et Montréal-Est, avec des probabilités conséquemment plus élevées de déversement.*

La flexibilité

La flexibilité opérationnelle des trois modes de transport disponibles a été discutée en audience publique au regard des contraintes propres aux installations maritimes et ferroviaires d'Ultramar à Lévis et à Montréal-Est. Dans l'attente de l'oléoduc, le promoteur négocierait une combinaison variable de transport par train et par navire à raison de 100 000 b/j en 2008. Ce choix, même temporaire, démontre que le promoteur dispose d'une solution de rechange à son projet d'oléoduc (DA36 ; M. Louis Bergeron, DT7, p. 3).

Le promoteur a présenté en audience publique les contraintes physiques et opérationnelles qui existent à ses installations portuaires de Lévis et de Montréal-Est. Celles-ci restreindraient la grosseur et la forme des navires-citernes pouvant être loués. Par ailleurs, un nombre accru de navires ou des navires plus gros augmenteraient significativement le taux d'utilisation des quais tant à Lévis qu'à Montréal-Est. La navigation nocturne étant interdite sur le fleuve Saint-Laurent, il en résulterait en hiver des délais d'attente supplémentaires par rapport à l'été, ce qui augmenterait les coûts d'exploitation. Le promoteur a aussi fait état que ses installations portuaires de Lévis seront bientôt sollicitées par un plus grand nombre de pétroliers à la suite de l'augmentation de la capacité de raffinage en 2008. Il s'ajouterait ainsi 19 accostages de pétroliers aux 76 observés en 2005. Comme le quai est aussi utilisé par Ultramar ou par des tiers pour l'expédition de produits pétroliers vers l'est, par exemple la Côte-Nord, le promoteur a montré que cela ne laisserait plus de marge de manœuvre pour de nouvelles dessertes comme celle envisagée vers le Saguenay ou pour une augmentation subséquente des expéditions vers Montréal-Est au-delà de 100 000 b/j (DA39).

Pour ce qui est des wagons-citernes fournis par le Canadien National, le promoteur a expliqué que leur utilisation est périodiquement renégociée et que les inconvénients existants liés au passage à niveau des trains-blocs dans les agglomérations situées le long du parcours iraient en augmentant puisque leur fréquence pourrait passer de 16 à 32 allers et retours par semaine et le nombre de wagons-citernes, de 68 à 85. Il estime qu'il faudrait aussi tenir compte du taux d'achalandage de la voie ferrée, qui correspond au couloir principal de transit des marchandises entre Halifax et Montréal, ce qui peut également entraîner des retards dans la livraison en période de pointe (M. Louis Bergeron, DT7, p. 4 à 6 ; M. Louis Forget, DT9, p. 52 ; PR5.2, 5-1).

Pour terminer, le promoteur a indiqué que l'oléoduc projeté fournirait le volume requis quotidiennement et même transporterait jusqu'à 120 000 b/j en période de pointe, étant donné que son débit pourrait être modulé selon les besoins en ajustant simplement la pression aux stations de pompage. Le train, par le nombre de wagons-citernes à ajouter ou à soustraire selon les besoins, et le navire, par son tonnage fixe, n'offriraient pas une flexibilité similaire. Par ailleurs, le promoteur pourrait augmenter la capacité de l'oléoduc à 170 000 b/j en ajoutant deux stations de pompage, ce qui illustre d'autant la facilité d'adapter l'oléoduc à la demande (M. Louis Bergeron, DT9, p. 19).

- *Constat — La commission constate que le promoteur dispose de solutions de rechange à son projet d'oléoduc. Celles-ci consistent en une utilisation de plus gros navires ou en l'utilisation accrue de navires et de convois ferroviaires entre Lévis et Montréal-Est. Ces solutions apparaissent toutefois moins faciles à adapter qu'un oléoduc aux variations à court terme des besoins ou d'un accroissement éventuel des*

expéditions au-delà de 100 000 b/j, compte tenu de la capacité des installations maritimes d'Ultramar à Lévis et à Montréal-Est ou des contraintes d'achalandage sur le réseau ferroviaire du Canadien National.

La fiabilité

Le promoteur allègue que l'approvisionnement de Montréal par oléoduc serait plus fiable que par le train ou le navire puisqu'il n'est pas soumis aux intempéries, que ses taux d'accident sont faibles et qu'en conséquence les possibilités d'interruption de service et de retard dans la livraison des produits pétroliers seraient moindres. Il n'a toutefois pas réalisé d'études particulières ou présenté de statistiques devant la commission pour étayer son argumentation.

Pour les navires, il ressort que les conditions climatiques susceptibles d'entraver la navigation sur le fleuve Saint-Laurent sont liées principalement aux glaces qui peuvent former un embâcle ou ralentir les navires, ainsi qu'à la brume. À ce sujet, la Garde côtière canadienne[1] indique qu'elle intervient périodiquement afin d'escorter des navires ralentis par les glaces. Le délai prévu d'intervention d'un brise-glace est de cinq heures après la demande.

Pour les trains-blocs, la commission comprend que ce serait une tempête de neige, une vague de froid ou du verglas qui les obligerait à ralentir, retardant la livraison des produits pétroliers. Ce genre d'événement extrême serait plutôt rare et ne surviendrait que quelques heures par année selon les données des stations météorologiques d'Environnement Canada[2] à Drummondville et à Saint-Hyacinthe. Par contre, les chutes de neige de plus de 10 cm sont relativement fréquentes et sont susceptibles de réduire la visibilité et d'entraîner le ralentissement des trains-blocs.

Le débit de l'oléoduc projeté serait par contre réduit, voire arrêté en cas de panne électrique puisque les stations de pompage prévues fonctionneraient à l'électricité. Toutefois, le promoteur n'a établi aucune fréquence de panne.

Quant aux accidents, la section précédente sur la sécurité a montré que les taux d'accident liés à l'exploitation d'un oléoduc sont significativement moindres que pour le train ou le navire, entraînant ainsi moins d'interruptions de service.

- *Constat — La commission constate que les conditions climatiques extrêmes, principalement en hiver, sont susceptibles de causer occasionnellement des retards dans le transport des produits pétroliers par train ou par navire, ce qui ne serait pas le cas pour le transport par oléoduc.*

1. [En ligne (26 avril 2007) : www.ccg-gcc.gc.ca/ice-gla/los2001_f.htm#HISTOIRE].
2. [En ligne (26 avril 2007) : www.climate.weatheroffice.ec.gc.ca/climate_normals/stnselect_f.html].

Les émissions de gaz à effet de serre

Un argument invoqué par le promoteur en faveur de son projet et souvent repris par des participants à l'audience publique est la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport des produits pétroliers par oléoduc plutôt que par train ou par navire. Ainsi, selon les calculs du promoteur, la mise en service de l'oléoduc entraînerait une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre d'environ 19 000 t/an pour le transport de 50 000 b/j. Pour 100 000 b/j, la réduction serait supérieure à 34 000 t/an. En tenant compte des émissions de gaz à effet de serre causées par le déboisement, estimées à environ 5 000 t/an par le promoteur, et les émissions durant la période de construction estimées à 15 000 t au total, le bilan équivaudrait à près de 30 000 t/an d'évitement (PR5.2, p. 3-42).

Par ailleurs, la commission rappelle que, puisque le projet remplacerait une production importée de produits pétroliers, il n'y aurait pas d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre au Québec ou en Ontario au chapitre de la consommation.

- *Constat — La commission constate qu'il y aurait une diminution des émissions de gaz à effet de serre d'environ 30 000 t/an avec l'oléoduc projeté par rapport au transport par train et par navire de 100 000 b/j.*

- ***Avis** — La commission est d'avis que le transport de 100 000 b/j de produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est par oléoduc est avantageux par rapport au transport par train ou par navire à l'égard de la sécurité publique, de la flexibilité, de la fiabilité et des émissions de gaz à effet de serre.*

Les avantages économiques de la solution retenue

En plus des avantages mentionnés à la section précédente, le promoteur a fait valoir qu'un oléoduc lui permettrait de s'assurer d'un coût de transport compétitif relativement stable pour plusieurs décennies.

Le promoteur a déjà envisagé, dans les années 1990, de recourir à une tierce partie pour la construction et l'exploitation d'un oléoduc entre Lévis et Montréal-Est. Essentiellement, il a indiqué que les coûts de transport de cette proposition se comparaient alors à ce qu'il en coûtait par train ou par navire. Réaliser un projet d'oléoduc commande toutefois un investissement important ainsi qu'un délai appréciable avant d'amortir la mise de fonds initiale, soit de l'ordre de quinze à vingt ans ou même plus (Ressources naturelles Canada, 2005). Ce choix a néanmoins été retenu par le promoteur puisque cela lui permettrait de ne plus être en situation de dépendance face à des tierces parties pour le transport de ses produits pétroliers. Pour lui, réaliser ce projet signifie devenir propriétaire plutôt que demeurer locataire (M. Louis Bergeron, DT8, p. 72).

Les coûts d'exploitation des différents modes de transport ont été abordés lors de l'audience publique. Peu d'information a cependant été fournie par le promoteur, celui-ci arguant que révéler les coûts de transport par train, navire ou oléoduc pourrait compromettre la compétitivité de l'entreprise. Il a expliqué qu'il s'agissait d'une information stratégique dont sa divulgation pourrait avoir des conséquences néfastes qui le mettraient dans une position vulnérable dans l'éventualité où le projet avorterait, puisqu'il continuerait de traiter avec ces tierces parties (M. Louis Bergeron, DT2, p. 93, 94 et 96 ; DT8, p. 73).

En l'absence de données financières sur les coûts de transport des produits pétroliers, la commission ne peut donc pas analyser le projet sous cet angle et le comparer aux modes de transport utilisés actuellement par le promoteur. Quoi qu'il en soit, la commission estime que ces renseignements financiers relèvent avant tout d'une opportunité d'affaires propre au conseil d'administration d'Ultramar. Ce dernier sera logiquement porté à réaliser le projet dans une perspective de bénéfices escomptés qui l'emporteraient sur les risques de pertes. Par ailleurs, il n'appartient pas à la commission de déterminer si le risque financier est acceptable ou non pour Ultramar.

- ***Avis*** — *Compte tenu de l'information dont elle dispose, la commission n'est pas en mesure d'établir si le projet est financièrement avantageux pour Ultramar.*

Le choix de l'emplacement de l'oléoduc

Des critères généraux ont été considérés par le promoteur afin de déterminer l'emplacement de l'oléoduc. Ainsi, le tracé devait être le plus court possible, favoriser l'utilisation d'emprises existantes ou se juxtaposer à des emprises comportant de l'équipement compatible, respecter la vocation souhaitée du territoire, éviter les éléments sensibles ou valorisés, préserver la sécurité et la qualité de vie de la population par l'évitement des secteurs densément bâtis et franchir le moins d'obstacles importants possible. De plus, il devait tenir compte des besoins pour les emprises permanente et temporaire nécessaires pour la construction, l'inspection, l'entretien et la réparation de l'oléoduc projeté.

À partir de ces critères, le promoteur a déterminé trois corridors. Le corridor « Autoroute » suit l'axe de l'autoroute 20. Le corridor « Lignes électriques » est dans l'axe des deux lignes de transport d'électricité à 735 kV d'Hydro-Québec situées au sud de l'autoroute 20 entre Saint-Agapit et Drummondville. Pour le reste de son parcours, soit entre Lévis et Saint-Agapit et entre Drummondville et Montréal-Est, ce corridor se superpose au corridor « Autoroute » en raison de la proximité des lignes électriques avec

l'autoroute 20. Quant au corridor « Nord », il comprend le nord de la zone d'étude entre Lemieux et Varennes.

Le corridor « Nord » a été considéré par le promoteur seulement pour vérifier si un alignement direct entre Lévis et Montréal-Est diminuait la longueur de l'oléoduc de façon significative en suivant des limites cadastrales, municipales et physiques. Étant donné l'alignement défavorable de ces limites et l'absence d'infrastructures linéaires de services publics en place dans l'orientation est-ouest, il a constaté qu'un tel trajet n'aurait pas été significativement plus court comparativement à ceux des autres corridors. Il l'a donc rejeté dès le début de son analyse (PR3.1, p. 5-1 à 5-4 ; M. Claude Veilleux, DT1, p. 19 et 20).

- *Constat — La commission constate qu'un tracé d'oléoduc qui aurait suivi les limites cadastrales, municipales et physiques existantes dans le corridor « Nord » de la zone d'étude n'aurait pas été significativement plus court que celui retenu par le promoteur en raison de l'alignement défavorable de ces limites. De plus, elle note qu'Ultramar aurait créé une nouvelle emprise linéaire de services publics dans un milieu où il n'y en a pas.*

Les options de tracé

Plusieurs options de tracé localisées à l'intérieur des limites des corridors « Autoroute » et « Lignes électriques » ont été considérées par le promoteur (tableau 1).

À noter que les options nommées « Autoroute 20 » et « Lignes électriques » renvoient à des tracés adjacents à ces emprises, sans être situés à l'intérieur de celles-ci. L'implantation de l'oléoduc dans l'emprise de l'autoroute 20 a été demandée à maintes reprises par des propriétaires touchés par le projet au moment des démarches d'information menées par Ultramar à l'occasion de la réalisation de son étude d'impact. Gérée par le ministère des Transports, l'emprise autoroutière d'une largeur nominale de 90 m est composée d'une entité primaire[1] bordée d'une entité secondaire[2] de chaque côté. Selon les normes techniques du Ministère qui fixent les exigences en ce qui a trait à l'implantation d'équipement de services publics dans les emprises routières sous sa responsabilité, aucune infrastructure n'est autorisée à l'intérieur de l'emprise d'une autoroute. Une telle infrastructure peut cependant traverser l'entité principale si un croisement est nécessaire. Étant donné l'impossibilité d'obtenir une autorisation de la part du Ministère, le promoteur n'a donc pas retenu cette option (DA14 ; DB4 ; DQ6.1 ; M. Richard Charpentier, DT3, p. 51).

1. L'entité primaire correspond à la partie de l'emprise réservée pour les besoins de la circulation routière comprise entre les bas des deux talus extérieurs. Elle comprend les talus extérieurs, les voies de circulation, les terre-pleins centraux ainsi que les infrastructures de signalisation et d'éclairage s'y trouvant (DB2 ; DB4).
2. L'entité secondaire est l'espace entre la limite de l'emprise et la limite de l'entité primaire (*ibid.*).

Tableau 1 Les options de tracé considérées par Ultramar

Tronçon	Nom de l'option	Privilégiée
Traversée de la rivière Etchemin	A1 – Parc industriel	Non
	A2 – Île Cadoret	Non
	A3 – La Balade Est	Non
	A4 – La Balade Ouest	Non
	A7 – Variante de A4	Non
	A8 – Variante de A4	Non
	A9 – Variante de A1 et de A2	Oui
	A10 – Évitement La Balade	Non
	A11 – Chemin des Îles	Non
Traversée de la rivière Penin	A5 – Penin Nord-Est	Non
	A6 – Penin Sud-Est	Non
	A12 – Variante de A5 et A6 (ouest)	Oui
Lévis – Secteur Saint-Étienne-de-Lauzon	B – Gazoduc Rabaska	Oui
Secteur Saint-Étienne-de-Lauzon – Sainte-Eulalie	C – Autoroute 20	Non
	D – Lignes électriques	Oui
Sainte-Eulalie – Drummondville	E – Nord de l'autoroute 20	Oui
Drummondville – Saint-Hyacinthe	F – Lignes électriques	Oui
	G1 – Emprise Esso modifiée	Non
	G2 – Variante adjacente à Esso	Non
	H1 – Lignes électriques/emprise Esso modifiée	Non
	H2 – Lignes électriques/variante adjacente à Esso	Non
Contournement de Saint-Hyacinthe	I – Lignes électriques	Oui
Saint-Hyacinthe – Saint-Marc-sur-Richelieu	J – Lignes électriques	Oui
	K1 – Emprise Esso modifiée	Non
	K2 – Variante adjacente à Esso	Non
Saint-Marc-sur-Richelieu – Gaz Métro	L – Lignes électriques	Oui
Boisé de Verchères	M – Lignes électriques	Oui
	N – Contournement par le sud	Non
Gazoduc TQM – Conduite Ultramar	O – Variante adjacente au gazoduc	Oui
Conduite Ultramar – Terminal Mtl-Est	P – Conduites existantes d'Ultramar	Oui

Sources : adapté de PR3.1, p. 5-26 à 5-32 ; PR5.2, p. 2-1 à 2-4, 2-6 et 2-7.

Par ailleurs, Hydro-Québec n'autorise pas l'installation d'oléoduc dans ses emprises pour des raisons techniques, de même que pour la sécurité de l'entretien et de l'exploitation de son réseau de transport d'énergie. L'Association canadienne de l'électricité recommande en effet une distance minimale de 50 à 60 m entre une ligne électrique[1] à 735 kV et un oléoduc. Il serait donc impossible pour le promoteur d'installer l'oléoduc projeté entre deux lignes électriques adjacentes. Pour ces raisons, il n'a pas retenu l'option de l'emprise des lignes électriques d'Hydro-Québec (PR3.1, p. 5-22 à 5-25 ; DA19 ; M. Ray Awad, DT2, p. 36).

1. Distance calculée à partir du centre des pylônes (M. Ray Awad, DT2, p. 38).

- *Constat — La commission constate qu'en raison des motifs de contraintes du ministère des Transports et d'Hydro-Québec Ultramar n'a pas retenu des options de tracé dans les emprises de l'autoroute 20 et des lignes électriques à haute tension.*

La discrimination des tracés

Dans le but de retenir un tracé, le promoteur a déterminé 34 critères de discrimination qu'il a répartis en 5 catégories : les éléments des milieux physique (zones inondables, zones à risque de mouvement de terrain et vulnérabilité des nappes souterraines), biologique (peuplements forestiers d'intérêt, espèces à statut particulier, milieux humides et habitats floristiques et fauniques) et humain (milieux forestiers à valeur commerciale, milieux agricoles, utilisation actuelle et future du territoire, sites archéologiques et sécurité de la population) ainsi que les activités en phase de construction (longueur du tracé, franchissement d'obstacles, utilisation actuelle du territoire et coûts) et en phase d'exploitation (longueur du tracé et utilisation actuelle du territoire) (DA56, p. 17).

Pour chaque élément du milieu, le promoteur a établi des paramètres d'analyse. Par exemple, pour les nappes d'eau souterraine, il s'agissait des longueurs du tracé en zones de vulnérabilité élevée, moyenne et faible. Pour la sécurité de la population, les paramètres étaient le nombre de zones résidentielles à forte densité, de milieux bâtis et de milieux bâtis isolés à proximité, interceptés ou longés par l'oléoduc projeté, de même que la population comprise dans les zones résidentielles à forte densité et la longueur du tracé (PR3.1, p. 5-33 et 5-43).

Les tracés ont ensuite été comparés entre eux. Pour chaque paramètre, le promoteur a accordé un rang, le plus élevé indiquant l'option la plus avantageuse pour l'élément considéré. Ensuite, il a additionné les rangs obtenus par chaque tracé. Il en résulte un pointage total où le tracé ayant obtenu le résultat le moins élevé est considéré comme étant le plus avantageux. C'est ainsi qu'Ultramar a déterminé un tracé privilégié (tableau 1).

La commission note que le promoteur a ordonnancé les tracés sur la base de considérations objectives et vérifiables puisque sa méthodologie renvoie à des notions quantitatives de longueur et de nombre. L'application d'une telle méthode ne tient toutefois pas compte de l'importance d'un élément par rapport à un autre car les positions obtenues pour chaque élément ont toutes le même poids. Par exemple, des composantes des milieux traversés par le projet qui seraient fortement valorisées par la population n'ont pas été considérées davantage par rapport à d'autres qui le seraient moins.

Par conséquent, même si le promoteur a tenu des consultations publiques à plusieurs reprises, il semble qu'il a discriminé les tracés de façon unilatérale, ce qui a d'ailleurs été critiqué par plusieurs en audience publique. Il en résulte que le tracé privilégié par le promoteur est contesté dans quelques secteurs. Pour ces participants, le choix du tracé privilégié ne reposerait que sur les préoccupations d'Ultramar, lesquelles ne sont pas nécessairement les mêmes que celles du milieu touché. Ils considèrent que l'évaluation des tracés aurait dû être basé sur l'expérience des intervenants concernés plutôt que seulement sur celle du promoteur et de son consultant.

Dans le prochain chapitre, la commission vérifie notamment le bien-fondé de l'argumentation des participants à l'audience publique au regard des impacts du tracé privilégié sur le milieu naturel et humain.

- *Constat — La commission constate que la méthodologie de discrimination des tracés qui a conduit Ultramar à retenir un tracé est contestée par des participants à l'audience publique car celle-ci ne tenait pas compte de leur degré de connaissance du milieu.*

Chapitre 3 Les impacts du tracé privilégié

Dans le présent chapitre, la commission examine le tracé privilégié par Ultramar en fonction des principaux impacts appréhendés, soit le franchissement des cours d'eau et des milieux humides, la présence d'une emprise en milieux agricole et forestier, ainsi que les contraintes que cette emprise pourrait occasionner à d'autres activités économiques. Elle traite ensuite des inconvénients liés aux travaux ainsi que des impacts visuels des infrastructures hors sol. Enfin, les retombées économiques du projet sont abordées brièvement.

La commission se réfère ici à l'*Entente cadre entre Ultramar et l'Union des producteurs agricoles en vue de la construction du Pipeline Saint-Laurent*. Selon le promoteur, cette entente vise à faciliter les discussions et les négociations avec les propriétaires agricoles et forestiers se trouvant sur le tracé de l'oléoduc projeté. Elle comporte trois documents explicatifs. Un premier indique les mesures générales d'atténuation en milieux agricole et forestier qu'Ultramar entend appliquer pendant les phases de construction et d'exploitation de l'oléoduc. Le deuxième explique les modes de compensation prévus pour les propriétaires. Le troisième, intitulé *Guide de gestion de l'emprise*, décrit les activités agricoles et forestières permises dans l'emprise, celles interdites et celles exigeant une autorisation du promoteur. Suivent trois documents qui sont des contrats types : la convention d'option, la convention de droit de travail et la convention de droit de propriété superficiaire et de servitudes, ci-après nommée la convention de servitude. Dans le cas du projet, cette convention permet au promoteur de construire, poser, enfouir, exploiter, entretenir, inspecter, remplacer, reconstruire et réparer l'oléoduc ainsi que le matériel connexe. De plus, elle contient des clauses visant à assurer l'intégrité de la conduite et à la protéger contre les dommages, de même qu'à contrôler les activités incompatibles avec la présence d'un oléoduc (DA3).

Le franchissement des cours d'eau et des milieux humides

L'oléoduc projeté franchirait un nombre considérable de cours d'eau d'importance variable et traverserait des milieux humides. Dans la présente section, la commission aborde dans un premier temps les cours d'eau, puis les milieux humides.

Les cours d'eau

Le projet nécessiterait la traversée de 252 cours d'eau, dont 243 mineurs et 9 majeurs[1]. Deux méthodes seraient utilisées pour franchir ces cours d'eau, soit le forage directionnel et la traversée en tranchée ouverte (PR5.5, p. 3-3).

Le forage directionnel, qui consiste à passer la conduite par forage sous le lit de la rivière, a l'avantage de réduire significativement les impacts sur le milieu aquatique. Il est par contre coûteux et n'est pas nécessairement avantageux pour la traversée des petits ruisseaux. De plus, des conditions favorables liées à la géologie et aux dépôts meubles doivent être présentes pour utiliser cette technique avec succès.

La traversée en tranchée ouverte peut se faire à sec ou en pleine eau. Les travaux à sec requièrent plus de temps que les travaux en pleine eau, mais ils ont l'avantage de limiter la charge sédimentaire et les incidences sur le milieu aquatique. Ces travaux peuvent se faire en utilisant une buse déposée au fond du cours d'eau, l'eau étant alors canalisée de part et d'autre de la zone de travail sans interrompre son écoulement. Cette méthode est préconisée dans les cours d'eau dont le débit est trop élevé pour être pompé et elle permet de maintenir un passage pour la migration des poissons. Une autre méthode dite barrage et pompage consiste à dévier temporairement le cours d'eau en aménageant un ou des barrages, selon l'inclinaison de la pente du lit du cours d'eau, et à pomper l'eau afin de maintenir sèche la zone des travaux. Elle est généralement utilisée dans les cours d'eau à faible débit où il n'est pas requis d'assurer une passe migratoire pour les poissons. Pour leur part, les cours d'eau intermittents peuvent être traversés lorsqu'ils sont à sec en utilisant une barrière à sédiment. Si ces cours d'eau ne sont pas à sec au moment des travaux, le promoteur opterait pour une autre méthode de traversée en tranchée ouverte. Enfin, les travaux en pleine eau consistent à excaver le lit de la rivière en eau libre. Cette technique est utilisée lorsqu'il n'est pas possible d'opter pour le forage directionnel en raison de la géologie et des dépôts meubles ainsi qu'en présence de débits trop importants qui ne permettent pas de réaliser les travaux à sec. Elle comporte cependant davantage de risques de perturber l'habitat du poisson que les autres méthodes (PR3.1, p. 4-13 à 4-26 ; PR5.2, p. 4-13 ; PR5.5, p. 2-13).

Environ une centaine de cours d'eau seraient franchis avec la technique de barrage et pompage, tandis qu'une autre centaine correspondant à des cours d'eau intermittents seraient traversés à sec ou par utilisation d'une autre méthode en tranchée ouverte s'il y avait écoulement d'eau au moment des travaux. Par ailleurs,

1. Les cours d'eau majeurs correspondent aux rivières Etchemin, Chaudière, Beaurivage, Bécancour, Nicolet, Nicolet Sud-Ouest, Saint-François, Yamaska et Richelieu.

les rivières Chaudière, Bécancour, Nicolet[1], Nicolet Sud-Ouest, Saint-François, Yamaska et Richelieu, toutes jugées vulnérables en fonction de l'habitat du poisson, seraient franchies par forage directionnel. Les rivières Etchemin, aux Pins, Henri, du Chêne, Noire, Blanche, Saint-Rosaire, des Saults et Delorme ainsi qu'un étang et deux ruisseaux seraient traversés en pleine eau[2] (PR5.2, annexe B).

Sur l'ensemble des cours d'eau, 26 sont jugés vulnérables par le promoteur, 12, peu vulnérables, 196, non vulnérables et 18 ont une vulnérabilité à déterminer. Parmi les 26 cours d'eau vulnérables, 4 seraient franchis en pleine eau et 7 par forage directionnel (*ibid.* ; M. Claude Veilleux, DT9, p. 44).

Selon le mode de traversée et la vulnérabilité des cours d'eau, les impacts seraient variables. Globalement, les différentes activités de construction de l'oléoduc pourraient augmenter l'érosion des berges, entraîner un apport accru de sédiments, perturber l'habitat du poisson et causer un risque de déversement accidentel de carburant et d'huiles hydrauliques. Ces impacts auraient pour effet de dégrader la qualité de l'eau et de perturber le milieu aquatique.

Pour minimiser ces impacts, le promoteur s'en remet à des mesures d'atténuation courantes en fonction de la méthode de traversée, de même qu'à la mise en œuvre de mesures particulières dans les cours d'eau les plus vulnérables. Il estime qu'en accompagnant ces mesures d'un suivi dans l'année suivant les travaux les impacts seraient en général d'importance faible à moyenne. Par ailleurs, le MDDEP a indiqué qu'il analysera la traversée de chaque cours d'eau pour vérifier si les mesures d'atténuation proposées par le promoteur sont optimales. Pêches et Océans Canada veillerait également à limiter les impacts sur l'habitat du poisson des rivières Etchemin, du Chêne, Noire, Nicolet et Henri (PR3.1, p. 7-51 et 9-7 ; M^{me} Nathalie Martel, DT9, p. 47 et 48 ; DA7.2, p. 2).

Quoi qu'il en soit, Ultramar propose de participer au financement du projet MÉANDRES durant trois ans. Ce projet vise l'amélioration de la qualité des eaux et des écosystèmes de quatre sous-bassins versants de la région du Centre-du-Québec. Dans ce projet, un diagnostic global de la qualité de l'eau et des écosystèmes serait réalisé et des solutions de gestion et d'aménagement seraient proposées afin d'améliorer la condition des rivières Blanche, Saint-Zéphirin, aux

1. Malgré des résultats géotechniques non propices à un forage directionnel sous la rivière Nicolet, Ultramar ferait un essai de forage. En cas d'échec, elle serait traversée en tranchée ouverte (PR3.1, p. 7-12 et 7-13).

2. La traversée des rivières Etchemin, du Chêne, Noire, Nicolet et Henri entraîne une évaluation environnementale fédérale en vertu de l'article 5 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (L.C. 1992, c. 37). Le promoteur aurait en effet à obtenir une autorisation de Transports Canada sous l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (L.R.C. 1985, c. N-22) et un permis ou une autoriation de Pêches et Océans Canada en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* (L.R.C. 1985, c. F-14) (DA7.2, p. 2).

Vaches et David, qui sont respectivement tributaires de quatre des plus importants bassins versants du Québec, soit ceux des rivières Bécancour, Nicolet, Saint-François et Yamaska. La participation financière d'Ultramar serait de 5 000 $ la première année (DA38).

Ultramar a également approché les organismes de bassins versants localisés sur le tracé privilégié ainsi que plusieurs groupes environnementaux. Certains ont manifesté l'intérêt de rencontrer le promoteur. Le Comité de revitalisation de la rivière Etchemin a d'ailleurs demandé de travailler avec lui. En audience publique, le promoteur s'est montré ouvert à s'associer ou à soutenir d'autres projets d'organismes de bassins versants (M. Louis Bergeron, DT9, p. 46 ; DA58, p. 24).

- *Constat — La commission prend acte de la participation d'Ultramar au projet MÉANDRES et des approches réalisées auprès des organismes de bassins versants et des groupes environnementaux.*

- ***Avis —** La commission est d'avis qu'Ultramar devrait participer financièrement à des projets de compensation de milieux hydriques en collaboration avec les organismes de bassins versants et les groupes environnementaux concernés par la présence éventuelle de l'oléoduc, compte tenu du nombre élevé de cours d'eau qui seraient touchés par la réalisation du projet d'oléoduc.*

Parmi les cours d'eau à franchir, la rivière Etchemin préoccupe davantage certains participants. Cette rivière est valorisée par le milieu en raison des efforts de conservation et de la réintroduction du Saumon atlantique. Après avoir étudié une dizaine de tracés dans ce secteur, les inventaires, les études géotechniques et sismiques ainsi que les discussions avec les intervenants du milieu ont mené le promoteur à privilégier une traversée en pleine eau à la hauteur de l'île Cadoret. Pour ce faire, un chemin d'accès temporaire serait construit dans les deux canaux situés de part et d'autre de l'île. Nécessaires à la circulation de la machinerie pour l'excavation de la tranchée, à la mise en fouille de la conduite et au remblayage, ces chemins comprendraient des ponceaux pour maintenir un débit suffisant dans la rivière au moment de la construction. L'empiètement dans la rivière serait de 1 500 m² et 800 m² respectivement pour les canaux ouest et est (M. Claude Veilleux, DT10, p. 7 à 9 ; PR5.5, p. 2-10).

Le promoteur prévoit la mise en place de mesures d'atténuation afin de limiter les impacts dans cette rivière. Bon nombre de celles-ci seraient envisagées en collaboration avec Pêches et Océans Canada et le MDDEP. Pour ce dernier, une attention particulière serait portée aux matières en suspension, à l'empiètement au cours de l'installation des chemins d'accès, à la date de réalisation des travaux et à la remise en état des lieux. Il considère qu'en respectant ces précautions, les impacts

seraient temporaires et ponctuels. De son côté, Pêches et Océans Canada pense qu'en cas de perte d'habitats du poisson des mesures de compensation pourraient être demandées au promoteur (M[me] Nathalie Martel, DT10, p. 9 ; M. Claude Veilleux, DT9, p. 41).

- *Constat — La commission constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et Pêches et Océans Canada pourraient demander à Ultramar des mesures particulières afin de diminuer les impacts du franchissement de la rivière Etchemin sur l'habitat du poisson au cours de la construction éventuelle de l'oléoduc.*

Les milieux humides

Les travaux perturberaient 3,7 ha de milieux humides composés principalement de tourbières ainsi que de quelques marécages arborés ou arbustifs qui, pour l'essentiel, sont en propriété privée. Ces milieux sont localisés en grande partie entre Lévis et Drummondville (PR3.1, p. 7-16 ; PR5.2, p. 4-15).

Selon le promoteur, les perturbations seraient ressenties pendant les travaux, mais les milieux humides retourneraient ensuite à leur état initial. Pour ce faire, le drainage de surface serait rétabli en procédant au remblayage des fossés creusés pendant la construction et la zone de travail serait reprofilée selon la topographie environnante. Après les travaux, le promoteur estime que la végétation serait moins dense, mais qu'elle reprendrait progressivement sa place. Selon lui, l'expérience récente de construction de pipelines au Québec montre qu'après quelques saisons de croissance les conditions végétales et hydriques sont généralement comparables aux superficies adjacentes qui n'ont pas été touchées par les travaux. Il prévoit donc réaliser un suivi d'une année seulement après la remise en état des lieux (PR5.2, p. 3-32 ; PR3.1, p. 9-7).

D'après le MDDEP, la reprise de la végétation herbacée et arbustive pourrait avoir lieu dans l'année ou les deux ans suivant les travaux. Cependant, il évalue qu'une remise en état complète requerrait au moins cinq ans (DQ9.1). La commission souligne la valorisation des milieux humides par la population, leur importance pour l'environnement de même que la volonté gouvernementale de protéger ces milieux. Ainsi, elle estime que le promoteur devrait prendre davantage de mesures pour s'assurer de la pérennité des milieux humides. Rappelons que, le 19 octobre 2006, le MDDEP et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune annonçaient l'octroi d'une aide financière de 150 000 $ chacun à Canards Illimités Canada pour soutenir la réalisation des plans régionaux de conservation des milieux humides pour l'ensemble des régions du Québec. Ces plans constituent des outils de sensibilisation à l'importance de préserver les milieux humides et permettent de planifier et de

coordonner les actions prioritaires visant à assurer le maintien de leur diversité biologique[1].

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'un suivi réalisé par Ultramar d'une durée minimale de cinq ans serait nécessaire afin de s'assurer du retour aux conditions initiales des milieux humides qui seraient perturbés par la construction de l'oléoduc.*

Les répercussions du projet sur le milieu agricole

Seulement 2 % de la superficie totale du Québec présente des conditions de sol et de climat propices à l'agriculture. Une partie de ce territoire et les activités agricoles qui y sont pratiquées sont protégées par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1). Par ailleurs, le gouvernement du Québec a défini des orientations en matière d'aménagement du territoire dont l'un des objectifs est de « reconnaître la zone agricole comme la base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et y assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles » (Gouvernement du Québec, 2005, p. 7).

Des quatre régions administratives visées par le projet, trois se distinguent par l'importance des activités agricoles sur leur territoire, soit celles de la Chaudière-Appalaches, du Centre-du-Québec et de la Montérégie. Plus précisément, de 80 % à 98 % de la superficie des huit MRC touchées par l'oléoduc projeté est constituée de territoire zoné agricole (Commission de protection du territoire agricole du Québec, 2006, p. 51 et 52). Les principaux milieux cultivés traversés par le tracé privilégié par le promoteur se situent dans la région de Saint-Agapit, où la culture des plantes fourragères est prédominante, et entre Sainte-Eulalie et Boucherville.

La longueur du tracé projeté en milieux cultivés est de 123 km sur un total de 240. La largeur de l'emprise permanente en milieu agricole serait de 18 m et l'aire temporaire de travail serait large de 15 m. En phase de construction, il y aurait un arrêt temporaire des activités agricoles sur une surface d'un peu plus de 400 ha, soit 221 ha dans l'emprise permanente et 183 ha en zone de travail temporaire (PR5.5, p. 3-3 ; PR3.5, p. 7-4).

1. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, *Plans régionaux de conservation des milieux humides. Québec et Canards Illimités annoncent une nouvelle collaboration pour la protection des milieux humides*, communiqué du 19 octobre 2006, 2 p.

Les contraintes aux pratiques agricoles

L'oléoduc engendrerait certaines contraintes au sein de l'emprise pour les activités agricoles. Selon le promoteur, ces contraintes auraient pour objectif d'assurer l'intégrité des installations et la sécurité des exploitants agricoles. Celles-ci ont été consignées par le promoteur dans un guide de gestion de l'emprise inclus dans l'entente-cadre conclue entre Ultramar et l'Union des producteurs agricoles (UPA). Selon ce guide :

> [...] les activités agricoles/culturales régulières telles que le labour, le hersage, l'épandage de fertilisant et de matière organique, la récolte, etc. réalisées jusqu'à une profondeur maximale de 40 cm par rapport au niveau du terrain établi à la suite de la construction du pipeline peuvent se poursuivre sur la totalité de l'emprise, sans aucune autorisation écrite préalable.
> (DA3, partie 3, p. 1)

D'autres activités nécessiteraient l'autorisation écrite préalable du promoteur : la décompaction ou le nivellement du sol, l'installation d'un système de drainage souterrain, l'aménagement de nouveaux fossés, le nettoyage de fossés, l'installation de clôtures, l'aménagement de chemin de ferme permanent et la circulation de machinerie lourde autre qu'agricole à l'extérieur des chemins d'accès aménagés à cette fin. De plus, tous travaux du sol réalisés à une profondeur supérieure à 40 cm nécessiteraient une autorisation écrite (*ibid.*).

La machinerie agricole pourrait circuler dans l'emprise, sans égard à son poids, alors que la circulation de machinerie lourde non agricole nécessiterait une autorisation écrite d'Ultramar qui pourrait être valide pour une période de quatre à cinq ans. Le promoteur prévoit rencontrer les propriétaires touchés avant la réalisation du projet pour connaître le type de machinerie qu'ils utilisent. S'il n'était pas possible d'autoriser la circulation de machinerie lourde, des chemins d'accès seraient aménagés dans l'emprise :

> [...] si on arrive à la conclusion que le type de machinerie dont il est question doit circuler uniquement sur des chemins aménagés à cet effet, on parle d'environ un chemin par 100 m de longueur, mais ça, c'est négociable. C'est à la discrétion du propriétaire. Il y aura autant d'endroits pour traverser que le propriétaire le désirera.
> (M. Louis Bergeron, DT9, p. 29)

Au Canada, l'Office national de l'énergie réglemente divers aspects du secteur de l'énergie, dont les pipelines interprovinciaux ou internationaux. Ultramar s'est inspirée des règles de sécurité de l'Office pour son projet, même si l'oléoduc projeté n'est pas régi par la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (L.R.C. 1985, c. N-7) ni par le *Règlement de l'Office national de l'énergie sur le croisement des pipelines (partie I*

[DORS/88-529] et partie II [DORS/88-528]). La commission note que les propriétaires qui doivent composer avec des emprises régies par l'Office doivent composer avec une zone de sécurité de 30 m qui est établie de chaque côté de l'emprise. Les exigences d'Ultramar concernant la machinerie sont par contre similaires.

Par ailleurs, le promoteur doit obtenir une autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) préalablement à la réalisation éventuelle de son projet. À ce sujet, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a mentionné que :

> [...] dans son jugement futur sur la demande d'autorisation qui lui a été soumise pour autre usage de superficies agricoles, la CPTAQ pourra assortir son avis de certaines prescriptions concernant les modalités de ce nouvel usage afin d'assurer au producteur touché une jouissance pleine et entière de sa propriété, notamment en ce qui touche sa circulation sur cette propriété.
> (DB9)

- *Constat — La commission constate que les activités agricoles courantes pourraient se poursuivre au sein de l'emprise advenant l'implantation de l'oléoduc. Néanmoins, il appert que les producteurs agricoles devraient composer avec certaines contraintes permanentes.*

- *Constat — La commission constate que la Commission de protection du territoire agricole du Québec aura à rendre une décision relative à l'implantation de l'oléoduc en zone agricole et qu'elle pourrait assortir une éventuelle autorisation de conditions.*

- *Constat — La commission note les efforts d'Ultramar dans sa recherche de solutions adaptées aux besoins des producteurs agricoles touchés pour faciliter la circulation de la machinerie lourde sur les terres.*

La profondeur d'enfouissement de l'oléoduc

La norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR) contient des exigences au sujet de l'enfouissement d'une conduite qu'aurait à respecter Ultramar à des fins de sécurité. Cette norme stipule que la profondeur minimale d'enfouissement d'un pipeline est de 60 cm lorsqu'il est implanté en situation d'excavation normale, comme c'est le cas pour le milieu agricole de la zone d'étude où le sol est meuble. Sous une route ou un cours d'eau, la profondeur minimale d'enfouissement est de 1,2 m. Par ailleurs, s'il est démontré que le risque d'érosion est minimal, la hauteur de remblai requis est de 60 cm sous un cours d'eau. En outre, la profondeur minimale d'enfouissement est de 75 cm sous un fossé de drainage et d'irrigation. Enfin, le dégagement sous les drains agricoles doit être d'au moins 5 cm (Association canadienne de normalisation, 2005).

Le promoteur a établi ses propres critères pour déterminer la profondeur minimale d'enfouissement de l'oléoduc projeté en milieu agricole et les espacements à respecter par rapport aux diverses infrastructures existantes. Il prévoit enfouir l'oléoduc à une profondeur minimale de 1,2 m sous la surface du sol cultivé. Cette profondeur serait de 90 cm sous la surface déboisée. Elle pourrait être de 1,2 m en cas d'entente entre un propriétaire et le promoteur, par exemple lorsqu'un terrain est propice à être mis en culture ou qu'un propriétaire envisage de le cultiver. Un espace minimal de 90 cm entre le fond des fossés et le dessus de la conduite est aussi prévu, de même qu'un espace minimal de 1,5 m entre le fond réglementé des cours d'eau municipaux et le dessus de la conduite. Cet écart serait de 2 m pour les cours d'eau navigable (DA3, partie 1, p. 16).

- *Constat — La commission constate que la profondeur d'enfouissement de 1,2 m sous les sols cultivés que prévoit Ultramar pour l'oléoduc projeté est supérieure aux exigences de la norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation.*

Des participants à l'audience publique considèrent que la profondeur d'enfouissement de l'oléoduc projeté serait insuffisante, principalement pour des raisons de sécurité. Advenant la réalisation du projet, ils demandent que l'oléoduc soit enfoui à une profondeur de 2 m et plus et certains d'entre eux souhaitent qu'elle soit assez grande pour éliminer toutes formes de contraintes dans l'emprise.

La commission souligne que ces demandes n'étaient pas appuyées par des études ou des statistiques d'accident démontrant qu'une profondeur d'enfouissement accrue se traduirait par une plus grande sécurité dans l'emprise et à proximité. En fait, elles semblaient principalement liées à une appréhension devant la capacité portante du sol au-dessus de la conduite qui pourrait être insuffisante pour la machinerie agricole et que celle-ci pourrait même s'enfoncer et endommager la conduite. Or, selon le promoteur, la pression exercée sur le sol par la machinerie agricole lui permettrait de circuler sans risque dans l'emprise. De plus, il note, d'une part, que la machinerie agricole moderne exercerait une plus faible pression au sol que par le passé, malgré des dimensions et des poids qui sont de plus en plus élevés, et que, d'autre part, elle circule actuellement sur les terres où se trouvent des réseaux de drainage étendus sans les endommager. Ainsi, la pratique d'activités agricoles courantes n'engendrerait pas de risque pour l'oléoduc projeté (M. Louis Bergeron, DT1, p. 80). Néanmoins, la commission estime que le promoteur faciliterait l'acceptabilité de son projet en faisant valider par un ingénieur agronome indépendant la capacité portante du sol au-dessus de l'emprise de l'oléoduc en milieu agricole. Cette mesure contribuerait à diminuer les inquiétudes de ceux qui auraient à circuler ou à réaliser des travaux dans l'emprise.

Tel qu'il a été mentionné précédemment, Ultramar s'est inspirée de la réglementation de l'Office national de l'énergie pour établir son guide de gestion de l'emprise. Pour

des raisons de sécurité, les contraintes relatives à toutes les emprises qui sont assujetties à cette réglementation, comme la demande d'autorisation pour la réalisation de certaines activités, sont appliquées peu importe la profondeur d'enfouissement du pipeline. Pour la commission, il serait donc difficilement justifiable d'éliminer les contraintes inhérentes à l'emprise de l'oléoduc projeté même si celui-ci était enfoui plus profondément. La commission considère qu'enfouir l'oléoduc projeté à 2 m n'offrirait pas nécessairement plus de sécurité si Ultramar n'était pas contactée avant qu'un propriétaire n'entreprenne des travaux. En fait, elle estime que l'autorisation préalable du promoteur devrait être obtenue pour la réalisation de certaines activités à l'intérieur de l'emprise et que d'autres devraient demeurer interdites, peu importe la profondeur de l'oléoduc projeté.

Quelques participants ont aussi invoqué les mouvements du sol provoqués par le gel et le dégel pour justifier une plus grande profondeur d'enfouissement. À ce sujet, la commission note que la section 4.2.4 de la norme CSA-Z662-03 enjoint le concepteur d'un réseau de canalisations de pétrole et de gaz à déterminer si des critères de conception supplémentaires sont nécessaires pour protéger le réseau contre les risques d'endommagement. Il y est question, entre autres, du soulèvement par le gel et du tassement du sol par le dégel. Les ingénieurs mandatés par le promoteur auraient donc à tenir compte des conditions particulières du terrain au moment de la conception des plans et devis de construction de l'oléoduc. En outre, la commission souligne que des milliers de kilomètres linéaires de conduites de transport et de distribution de pétrole et de gaz de dimensions variables sont enfouies à une profondeur d'environ 1 m dans le sud du Canada malgré le gel saisonnier.

Par ailleurs, le promoteur a soutenu qu'une profondeur d'enfouissement de 2 m impliquerait une emprise permanente d'une largeur de l'ordre de 25 à 27 m, de même que des surfaces de travail plus grandes. Cela aurait pour conséquence d'accroître la superficie comportant des contraintes pour les propriétaires concernés. De plus, s'il était nécessaire d'excaver l'oléoduc au cours de son exploitation, des espaces de travail plus étendus seraient nécessaires (DA56, p. 32 ; M. Louis Bergeron, DT9, p. 26).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis qu'enfouir l'oléoduc projeté à une profondeur supérieure à 1,2 m n'offrirait pas d'avantages significatifs pour l'intégrité de la conduite et pour la sécurité des agriculteurs et que cela pourrait même augmenter les contraintes pour ces derniers.*

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le promoteur devrait faire valider la capacité portante du sol au-dessus de l'emprise de l'oléoduc en milieu agricole par un ingénieur agronome indépendant et transmettre cette information à chacun des propriétaires concernés.*

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que, pour des raisons de sécurité, les agriculteurs devraient être tenus de contacter Ultramar avant de réaliser toute activité non autorisée au-dessus de l'emprise de l'oléoduc, peu importe la profondeur d'enfouissement de celui-ci, comme le propose l'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA pour la construction de l'oléoduc projeté.*

Les enjeux du projet pour l'agriculture

Le rendement agricole au-dessus de l'oléoduc

Afin de restaurer les milieux cultivés touchés par la construction, Ultramar prévoit remettre en état la zone de travail en décompactant le sol, en réparant les systèmes de drainage souterrain, en nivelant le terrain, en remettant en place le sol arable et en ensemençant et fertilisant les surfaces touchées. De plus, un suivi des rendements culturaux est prévu pendant l'année suivant la construction de l'oléoduc. Les agriculteurs seraient dédommagés pour les pertes de rendement constatées. Par la suite, les agriculteurs auraient à signaler au promoteur toute perte de récoltes dans l'emprise (PR3.1, p. 7-6 ; DA3, partie 1, p. 30).

Des participants ont toutefois exprimé de vives inquiétudes au sujet du rendement agricole de leurs terres après l'implantation de l'oléoduc. Par exemple, un agriculteur utilisant la technique du semis direct, qui consiste à ensemencer un champ sans travail du sol au préalable, s'est informé auprès du Club agroenvironnemental des Bois-Francs à ce sujet :

> [...] si les gens font bien attention d'enlever la première couche arable, ça peut prendre environ cinq ans avant de retrouver la vie dans ton sol. Puis, si la deuxième couche est mêlée un petit peu avec la première, tu peux attendre entre dix à quinze ans avant que tes vers de terre reviennent faire le travail qu'ils faisaient auparavant.
> (M. Marc Giroux, DT16, p. 51)

Celui-ci est donc préoccupé par les méthodes qui seraient utilisées par le promoteur pour réhabiliter ses terrains et il craint que le suivi prévu soit trop bref pour établir une compensation juste et équitable en cas de baisse à long terme du rendement agricole de ses terres.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation partage les réserves de cet agriculteur :

> Quand il est question de rendements culturaux et de remise en état du terrain cultivé après la réalisation des travaux, le promoteur fait preuve d'un optimisme débordant et semble avoir une confiance inébranlable dans les techniques nouvelles qui seront utilisées pour diminuer à leur plus simple expression les

> impacts négatifs [...] Des producteurs agricoles ont déjà déclaré en avoir eu pour des décennies avant de ne plus être en mesure de faire la différence au champ entre la section touchée et celle qui ne l'était pas et que le tracé retenu était toujours détectable sur les photographies aériennes de l'époque longtemps après la réalisation des travaux. Ça explique les inquiétudes qui persistent à se faire sentir.
> (M. Gérard Boutin, PR6, avis 16, p. 2)

Aucune étude présentant des résultats concernant le rendement des cultures à la suite de l'implantation d'un pipeline dans le contexte québécois n'a été portée à la connaissance de la commission. Pour sa part, le promoteur soutient que « l'expérience passée et les observations effectuées dans le cadre de projets semblables indiquent que le retour à des rendements comparables à ceux présents de part et d'autre de la zone de travail s'effectue peu de temps suivant la construction » (PR5.2, p. 3-28). Compte tenu qu'elle n'est appuyée par aucune étude ou donnée vérifiable, cette affirmation apparaît insuffisante à la commission pour établir si le rendement des terres serait maintenu ou s'il diminuerait. Par ailleurs, d'après le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, la manière avec laquelle les travaux d'implantation d'un pipeline sont effectués et les différences entre la nature des sols peuvent influencer la réussite du rétablissement des rendements agricoles à leur état antérieur. Le Ministère considère qu'un suivi d'une durée de sept ans à l'aide d'images numériques infrarouges aériennes permettrait de bien évaluer l'impact des travaux sur le rendement des cultures et sur la santé des arbres présents en bordure du tracé. Les rapports de suivi seraient publics. La commission considère toutefois essentiel que les données acquises par télédétection soient ensuite vérifiées sur le terrain selon un échantillonnage représentatif des différentes cultures touchées (DQ12.2).

Considérant l'ampleur du projet et dans un contexte où d'autres projets similaires pourraient être réalisés au Québec, la commission estime qu'un tel suivi pourrait prendre la forme d'une étude scientifique plus large, réalisée sous la responsabilité du promoteur et en collaboration avec les ministères concernés. Cette étude devrait être publique de façon à ce que les personnes intéressées disposent d'une information scientifique et pertinente pour apprécier les impacts de la construction d'un pipeline en milieu agricole.

- *Constat — La commission prend acte des différentes mesures d'atténuation qu'Ultramar s'est engagée à appliquer pour le rétablissement des rendements agricoles à leur état initial après la construction de l'oléoduc projeté.*

- ***Avis —** La commission est d'avis que le suivi des rendements agricoles par Ultramar pour s'assurer que les propriétaires touchés ne subiraient pas de perte de rendement en raison de la présence de l'oléoduc projeté devrait être d'une durée de sept ans,*

comme le propose le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, et qu'il devrait prendre la forme d'une étude scientifique. Les résultats devraient être publics.

Le drainage des terres agricoles

Des exploitants agricoles s'inquiètent de l'intégrité et de l'efficacité de leur système de drainage souterrain si le projet se réalise. Par exemple, dans la région de Saint-Hyacinthe, « la très grande majorité des terres cultivées du secteur sont drainées par des réseaux souterrains de conduites de plastique et celles-ci sont souvent enfouies entre 0,9 et 1,2 m de profond » (FUPASH, DM56, p. 6). Ainsi, puisque le tracé privilégié dans ce secteur coupe de biais l'ensemble des terres, les drains agricoles seraient systématiquement réparés pour retrouver leur efficacité d'origine une fois la construction de l'oléoduc terminée. La FUPASH est préoccupée par cette modification aux drains. Selon elle, il arrive que certaines jonctions de sections soient défectueuses ou mal réparées et qu'elles nécessitent des correctifs par la suite (M^{me} France Beaudry, DT11, p. 43 ; DM56, p. 19 et 20).

Le promoteur s'engage à rétablir l'efficacité du drainage et se rend responsable du ou des systèmes touchés. Il soutient que les expériences passées au Québec ou ailleurs démontrent qu'il est possible de réaménager adéquatement les systèmes de drainage de surface ou souterrain. De plus, le projet serait planifié en prenant en considération les plans de drainage non réalisés, de même qu'en tenant compte des possibilités de mise en place d'un drainage souterrain pour les fermes qui n'en possèdent pas (M. Claude Veilleux, DT9, p. 27 ; DA3, p. 20).

Selon le promoteur, les problèmes éventuels de drainage souterrain seraient décelés au printemps suivant la construction puisque des conditions d'humidité anormales apparaîtraient alors à la surface du sol. Ce dernier s'engage à corriger d'éventuels problèmes qui lui seraient signalés (PR5.2, p. 3-50).

La commission estime que la durée du suivi de l'efficacité du drainage devrait être plus longue que celle prévue par le promoteur. En fait, puisque d'éventuels problèmes de drainage se traduiraient par des baisses de rendements agricoles pour les surfaces touchées, la commission rappelle ici le suivi proposé par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation à l'aide d'images numériques infrarouges. L'efficacité du drainage des terres touchées devrait faire partie intégrante de ce suivi. Par ailleurs, si un problème de drainage était constaté dans l'emprise ou à proximité, la commission estime qu'un propriétaire devrait avoir la possibilité d'obtenir une évaluation détaillée par un agronome choisi conjointement par lui et Ultramar.

- *Constat — La commission constate que l'oléoduc traverserait de nombreuses terres agricoles munies de drains souterrains que le promoteur s'est engagé à réparer et à remettre dans leur état initial.*

- ***Avis** — La commission est d'avis que l'efficacité du drainage des terres touchées devrait faire partie d'un suivi effectué par le promoteur sous la forme d'une étude scientifique et réalisé en collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.*

L'agriculture biologique en présence d'un oléoduc

Au Québec, c'est le Conseil des appellations agroalimentaires du Québec (CAAQ) qui détermine les exigences auxquelles doivent se référer les organismes qui sont accrédités pour émettre la certification pour les produits biologiques. Cette certification est émise à partir d'un cahier des charges intitulé *Normes biologiques de référence du Québec* (2007). Celui-ci permet de :

> Certifier sur le territoire du Québec les animaux d'élevages, les produits agricoles végétaux et produits animaux, non transformés et transformés, destinés à l'alimentation humaine ou animale, dans la mesure ou ceux-ci répondent aux présentes normes et sont destinés à porter des indications se référant au mode de production biologique.
> (*Ibid.*, p. 1)

Des agriculteurs touchés par le tracé proposé ont soulevé cet aspect touchant la certification biologique et les répercussions que pourrait engendrer l'oléoduc à cet égard : « Moi, personnellement, en cultivant des légumes biologiques, je serais bien mal placé, s'il y avait un déversement sur ma terre, de recultiver cette terre-là. Moralement, je ne suis pas sûr que je vendrais des légumes biologiques dans les épiceries » (M. Dany Berthiaume, DT8, p. 64). Un autre a demandé s'il était possible d'obtenir une certification biologique sur une terre où se trouve un oléoduc (M. Thomas Guentert, DT3, p. 106).

Selon l'article 5.1.2 des *Normes biologiques de référence du Québec* : « En cas de doute quant à la possibilité de contamination des sols et des végétaux, par exemple si l'unité de production est située en bordure d'une source potentielle de pollution [...] l'organisme de certification doit procéder à des analyses de résidus prélevés de façon aléatoire » (Conseil des appellations agroalimentaires du Québec, 2007). Ainsi, la présence ou l'absence de risques environnementaux associés à l'oléoduc projeté aurait à être démontrée et prise en considération par l'organisme de certification au moment de l'évaluation de la demande de certification ou de son renouvellement (DA15).

Le promoteur n'a prévu aucune mesure d'atténuation particulière pour les terres utilisées pour les productions agricoles certifiées biologiques. Le promoteur prévoit cependant assumer les pertes financières nettes si un producteur perdait sa certification biologique en raison de la présence de l'oléoduc (M. Louis Bergeron, DT8, p. 65). Or, selon le CAAQ, « durant la construction de ce pipeline, les méthodes et les matériaux utilisés devront être examinés afin de ne pas compromettre l'intégrité biologique des terres n'ayant pas reçu depuis plusieurs années de substances interdites par les normes » (DA15).

La commission estime que le promoteur devrait exiger des entrepreneurs mandatés pour réaliser les travaux de ne pas déplacer les matériaux d'excavation de terres où les productions ne sont pas certifiées biologiques vers des terres où c'est le cas, afin d'éviter une contamination par des substances interdites telles que des pesticides ou des fertilisants. De plus, ces produits ne devraient pas être utilisés au cours de la remise en état des sols qui suivrait des travaux. Par ailleurs, afin d'éviter une contamination résiduelle par des hydrocarbures, la machinerie utilisée en période de travaux et d'exploitation devrait employer de l'huile végétale hydraulique. D'autres mesures d'atténuation particulières pourraient être établies au besoin, de concert avec les producteurs touchés, le Conseil des appellations agroalimentaires du Québec et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

- ***Avis*** — *Compte tenu des exigences liées à l'obtention d'une certification biologique en agriculture, la commission est d'avis que le promoteur devrait identifier les producteurs agricoles visés par le projet d'oléoduc qui détiennent une telle certification ou qui envisagent de l'obtenir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation particulières pour éviter qu'ils ne la perdent.*

La valeur des terres agricoles

Des participants craignent que la présence de l'oléoduc diminue la valeur de leurs terres. À ce sujet, le promoteur aurait consulté des évaluateurs professionnels et il soutient qu'il n'y aurait pas de répercussions à moyen et long terme sur la valeur marchande des terres agricoles liées à l'implantation d'un oléoduc. Pour sa part, La Financière agricole, qui produit une publication intitulée *Valeur des terres agricoles dans les régions du Québec*, ne dispose pas d'information précise à ce sujet, ce qui ne permet pas de confirmer ou d'infirmer cette affirmation du promoteur (M. Louis Bergeron, DT5, p. 47 ; DQ2.1).

La commission note qu'il n'a pu être démontré lors de l'audience publique que la valeur de revente des terres ne diminuerait pas à la suite de l'implantation de l'oléoduc projeté. Pour la commission, il appert cependant qu'en milieu agricole la valeur d'une terre est déterminée principalement par son rendement agricole. Ainsi,

compte tenu des engagements du promoteur à mettre en œuvre des mesures d'atténuation pour maintenir les rendements à leur niveau antérieur aux travaux ou de compenser les pertes éventuelles et de la proposition du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation d'effectuer un suivi systématique du rendement agricole et de corriger la situation au besoin, il apparaît peu probable que la valeur de certaines terres soit réduite par la simple présence de l'oléoduc projeté. Il est toutefois possible que certains acheteurs trouvent moins attrayante une propriété grevée de une ou plusieurs servitudes.

- ***Avis*** — *Malgré les engagements du promoteur de compenser toute baisse de rendement agricole, la commission estime qu'il devrait réaliser un suivi à caractère public des transactions de terres agricoles au cours de sept années en comparant les transactions de terres traversées par l'oléoduc projeté par rapport à celles qui en sont exemptes dans les municipalités visées par le projet.*

La présence du Nématode doré

Des participants à l'audience publique sont préoccupés par la présence d'un ravageur de la pomme de terre, le Nématode doré, sur les terres agricoles traversées par le tracé projeté dans la MRC de Lajemmerais, à l'ouest du boisé de Verchères. De fait, selon l'Agence canadienne d'inspection des aliments :

> La mise en œuvre d'un tel projet traversant la zone réglementée poserait certainement des risques de propagation de ce ravageur. Ces risques peuvent être gérés par la mise en place de mesures d'atténuation appropriées visant principalement des restrictions de l'emplacement de matériaux d'excavation ainsi que de nettoyage de machinerie à l'intérieur de la zone ainsi qu'à la sortie de la zone réglementée.
> (DQ3.1)

Afin de prévenir la propagation du Nématode doré, le ministre fédéral de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a émis le 13 octobre 2006 l'arrêté sur les lieux infestés par le Nématode doré autorisant l'Agence canadienne d'inspection des aliments à établir une zone réglementée englobant principalement la municipalité de Saint-Amable. Il est ainsi interdit de « déplacer une chose réglementée hors d'un lieu infesté à moins d'y avoir été autorisé préalablement par écrit par un inspecteur aux termes d'un certificat de circulation et à moins de se conformer à ce certificat » (DC4, article 2). Il est donc prohibé de déplacer, entre autres, le sol, la machinerie, le matériel de pépinière, les parties de végétaux auxquelles adhère du sol, les pommes de terre, les aubergines et les tomates. Le promoteur affirme qu'il se conformerait aux obligations prescrites par les autorités et qu'il mettrait en œuvre les mesures nécessaires pour éviter la propagation du Nématode doré (*ibid.*, annexe 2, p. 1 ; M. Louis Bergeron, DT5, p. 83).

- *Constat — La commission prend acte de l'engagement d'Ultramar de se conformer aux exigences de l'Agence canadienne d'inspection des aliments au regard de la problématique du Nématode doré dans une zone touchée par l'oléoduc projeté.*

L'emprise en milieu forestier

En milieu boisé, l'emprise de l'oléoduc aurait une longueur de 108 km. L'emprise permanente, d'une largeur initialement prévue de 23 m, serait de 18 m afin de minimiser le déboisement. De plus, une aire de travail temporaire d'une largeur 10 m serait nécessaire pour la construction sur la totalité du tracé. Des aires de travail supplémentaires pourraient aussi être requises pour la traversée d'obstacles tels que des routes et des rivières. L'emprise de certaines lignes de transport d'électricité d'Hydro-Québec pourrait être utilisée lorsque adjacente à l'emprise de l'oléoduc, ce qui limiterait le déboisement (PR5.5, p. 3-3 ; PR3.1, p. 4-1).

L'emprise permanente demeurerait exempte d'arbres matures pour la réalisation des activités de suivi et des travaux d'entretien, alors que les aires de travail temporaires et supplémentaires pourraient retrouver leur vocation forestière. Il serait toutefois possible de planter certains types d'arbres ou d'arbustes dans l'emprise permanente, comme des sapins de Noël. Une distance de 3 m de part et d'autre de la conduite serait maintenue dégagée en tout temps. Du reboisement est par ailleurs prévu dans l'emprise permanente en bordure des cours d'eau sur une bande de 10 m à partir du haut des talus (PR3.1, p. 7-9 ; DA56, p. 6 ; DA12, p. 6 ; PR5.2, p. 4-3).

Le promoteur estime qu'un contrôle mécanique de la végétation serait requis dans l'emprise dix ans après la construction et à une fréquence de l'ordre de six à sept ans par la suite. L'utilisation d'herbicides serait limitée aux installations hors sol telles que les emplacements de vannes de sectionnement et les postes de pompage. Cependant, ils ne seraient utilisés qu'après avoir tenté de contrôler la végétation de façon mécanique (DQ4.1, p. 5).

Les activités forestières dans l'emprise

La circulation de la machinerie forestière dans l'emprise, incluant notamment les camions transportant le bois coupé, serait permise uniquement sur des chemins d'accès aménagés à cette fin. Le promoteur pourrait construire ces chemins tous les 100 m, mais leur nombre et leur localisation seraient convenus avec le propriétaire avant la construction de l'oléoduc. L'implantation de nouveaux chemins serait aussi possible une fois l'oléoduc construit (M. Louis Bergeron, DT9, p. 29).

Une autorisation écrite du promoteur serait requise pour la circulation de véhicules lourds dans l'emprise, à l'extérieur des chemins d'accès, pour l'aménagement et le nettoyage des fossés et des chemins d'accès, pour l'entreposage temporaire de bois, pour l'installation de clôtures perpendiculaires à l'emprise ainsi que pour les activités forestières travaillant le sol à plus de 40 cm de profondeur (DA3, partie 3, p. 2).

Compte tenu de ces exigences, des participants craignent que la présence de l'oléoduc limite l'accès à leur terre et contraigne leurs activités, entraînant ainsi des pertes de revenus. Ils souhaitent donc que le tracé évite le centre de leur terre. À défaut d'une modification du tracé, plusieurs proposent que le promoteur enfouisse l'oléoduc à une profondeur supérieure à celle de 0,9 m prévue dans le but d'éliminer toutes les exigences et contraintes.

La profondeur d'enfouissement de 0,9 m proposée par le promoteur respecte la norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation qui stipule que la profondeur minimale d'enfouissement pour les conduites de produits à basse tension de vapeur doit être de 0,6 m en milieu boisé. Rappelons qu'une profondeur d'enfouissement supérieure ne garantirait pas plus de sécurité. En outre, la largeur de l'emprise permanente pourrait être de 25 à 27 m avec une profondeur de 2 m et des aires de travail plus grandes seraient requises, entraînant plus de déboisement. Enfin, une plus grande profondeur n'éliminerait pas le besoin d'aviser le promoteur pour les travaux inhabituels (DA4 ; DA56, p. 32).

- *Constat — La commission constate que la présence de l'oléoduc n'empêcherait pas la poursuite des activités forestières de part et d'autre de l'emprise permanente. Cependant, les propriétaires forestiers seraient contraints d'utiliser des chemins d'accès construits par Ultramar pour traverser l'emprise avec la machinerie.*

- *Constat — La commission constate qu'une profondeur d'enfouissement de 0,9 m en milieu forestier, prévue par Ultramar pour l'oléoduc projeté, est supérieure aux exigences de la norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'une profondeur accrue n'offrirait pas d'avantages significatifs pour l'intégrité de la conduite et la sécurité des exploitants forestiers et qu'elle pourrait même augmenter le déboisement et les contraintes pour ces derniers en raison d'une emprise permanente plus large.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'il est souhaitable, pour des raisons de sécurité, que les exploitants forestiers soient tenus de contacter Ultramar avant de réaliser toute activité forestière non autorisée au-dessus de l'emprise de l'oléoduc, peu importe la profondeur d'enfouissement de celui-ci, comme le propose l'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA pour la construction de l'oléoduc projeté.*

La perte de milieu forestier

Le projet causerait la perte de 189,9 ha de milieux boisés. Plus précisément, 62,8 ha, 112,2 ha et 14,9 ha seraient déboisés respectivement dans les régions administratives de la Chaudière-Appalaches, du Centre-du-Québec et de la Montérégie (DA17, p. 1).

De faibles superficies boisées en Montérégie

En raison du développement immobilier, industriel et agricole, la Montérégie possède une proportion de territoire boisé inférieure à 30 %. Seulement 15,7 %, 17,2 %, 17,4 % et 10,8 % des territoires respectifs des MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu, de Lajemmerais et de la ville de Longueuil sont boisés. Outre la MRC de Nicolet-Yamaska, dont le territoire est boisé sur une superficie de 21,5 %, les autres MRC et la ville de Lévis qui seraient traversées par l'oléoduc possèdent des superficies boisées sur 38,7 % à 56,3 % de leur territoire (PR3.1, p. 3-16).

L'*addenda* aux *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement* concernant la protection du territoire et des activités agricoles publié en 2005 par le gouvernement du Québec demandait aux MRC dont le territoire incluait des municipalités présentant une superficie forestière de 30 % ou moins d'adopter sans délai une réglementation visant le contrôle du déboisement. Sous ce seuil, il y aurait une perte significative de biodiversité (Gouvernement du Québec, 2005, p. 14).

Afin de compenser la perte permanente de 15 ha de boisés en Montérégie, le promoteur prévoit acquérir des terrains boisés dans cette région à des fins de conservation. Il a lancé un appel d'offres en janvier 2007, invitant les organismes intéressés à proposer des projets pour la conservation et la protection à long terme de 15 ha de milieux boisés (DA11).

Toutefois, pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le type de compensation proposé par le promoteur ne suppléerait pas aux pertes encourues en Montérégie par la réalisation du projet. Il estime que le principe de « perte zéro » de milieux boisés devrait être préconisé. Afin d'y parvenir, le promoteur aurait alors à boiser de nouvelles superficies à vocation forestière de taille équivalente ou supérieure à celles qui seraient perdues. Ces plantations cibleraient des friches agricoles, des terrains incultes ou des lieux attenants aux boisés existants situés dans un corridor forestier existant ou définis à même des secteurs acquis pour la conservation, et il serait souhaitable qu'elles soient situées à proximité du tracé proposé. Pour le choix des emplacements, le Ministère considère que le promoteur devrait collaborer avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, les MRC concernées et l'Agence forestière de la Montérégie (DB1, p. 4).

Bien que le programme de compensation proposé par Ultramar permettrait de protéger des boisés, la commission note que le projet entraînerait tout de même la perte permanente de 15 ha de superficie boisée qui ne seraient pas compensés directement. Il serait donc opportun qu'Ultramar élabore un programme de reboisement d'une superficie équivalente ou supérieure à celle qui serait perdue, comme tout autre promoteur devrait le faire d'ailleurs.

- *Constat — La commission constate que la Montérégie possède des superficies boisées inférieures à 30 % et que le déboisement qu'entraînerait le projet d'oléoduc aurait pour effet d'aggraver cette situation.*

- ***Avis** — La commission est d'avis que la perte de 15 ha de milieux boisés que causerait le projet en Montérégie devrait être compensée par Ultramar par le boisement d'une superficie au moins équivalente et de qualité comparable. Le choix des lieux de plantation devrait être fait en partenariat avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.*

Les peuplements forestiers d'intérêt

Les peuplements forestiers d'intérêt correspondent aux érablières, aux boisés protégés et aux peuplements de 90 ans et plus. Le projet causerait la perte de 32 ha de peuplements forestiers d'intérêt répartis sur l'ensemble du territoire visé par le projet, dont 26,5 ha d'érablière rouge et 3,9 ha de boisé protégé, soit 2,5 ha dans le boisé de Saint-Charles et 1,4 ha dans le boisé de Verchères. Aucun écosystème forestier exceptionnel classé par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune ne serait cependant touché. Pour atténuer l'impact sur les peuplements forestiers d'intérêt, le promoteur prévoit restreindre la largeur de l'emprise permanente à 15 m et même jusqu'à 12 m sur environ 5,4 km au total (PR3.1, p. 7-27 à 7-29 ; PR5.2, p. 2-41).

Pour plusieurs participants à l'audience publique, la perte de peuplements forestiers d'intérêt devrait être compensée. Partageant cet avis, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune considère que, pour compenser adéquatement la perte d'intégrité écologique des boisés d'intérêt et à vocation de conservation, Ultramar devrait acquérir un minimum de 30 ha de terrains boisés d'intérêt (DB1, p. 5 et 6). Bien que le Ministère privilégie la Montérégie en raison des faibles superficies boisées qui s'y trouvent, la commission estime que l'acquisition de tels boisés devrait être proportionnelle aux superficies perdues dans chaque région. Le promoteur pourrait donner la priorité aux écosystèmes forestiers exceptionnels, dont les forêts refuges d'espèces menacées ou vulnérables. Le choix des boisés à acquérir à des fins de conservation devrait se faire en collaboration avec le ministère des

Ressources naturelles et de la Faune et celui du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

- ***Avis*** *— À des fins de conservation, la commission est d'avis qu'Ultramar devrait procéder à l'acquisition de boisés d'intérêt dans l'ensemble des régions qui seraient touchées par le projet d'oléoduc afin de compenser les superficies perdues, sans se limiter à la Montérégie.*

Le boisé de Verchères

La traversée du boisé de Verchères a été l'objet de préoccupations importantes lors de l'audience publique. Situé en Montérégie, dans les MRC de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, ce boisé constitué de terres privées s'étend sur une superficie approximative de 5 600 ha (figure 2). La MRC de La Vallée-du-Richelieu a prévu des dispositions de protection dans son schéma d'aménagement et de développement et il constitue un boisé d'intérêt selon les orientations d'aménagement de la MRC de Lajemmerais. De plus, au cours de l'année 2006, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a acquis des données qui lui permettraient de reconnaître en 2007 de nouveaux sites d'écosystème forestier exceptionnel. Ce boisé abrite quelques espèces à statut particulier. Des activités récréatives, agricoles et forestières comme la production acéricole y sont pratiquées. Par ailleurs, le promoteur reconnaît que ce boisé est fortement valorisé par le milieu (PR3.1, p. 5-14 et 5-55 ; DB1, p. 1).

Trois tracés ont été étudiés pour franchir le boisé de Verchères, soit un contournement par le nord, un contournement par le sud et une juxtaposition aux lignes électriques (figure 2). Le premier longerait une emprise de Gaz Métro, contournerait le boisé par le nord et se juxtaposerait à une emprise de Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. Il a toutefois été rejeté par le promoteur en raison de sa longueur de 16,5 km de plus que le tracé des lignes électriques et du nombre élevé de propriétés agricoles à traverser.

D'une longueur de 13,9 km, le tracé de contournement par le sud longerait une emprise de Gaz Métro, l'autoroute 20 et ensuite une ligne d'Hydro-Québec. Le promoteur y associe des contraintes relatives à la proximité d'un parc de maisons mobiles dans le secteur de Saint-Mathieu-de-Beloeil, aux futures installations d'épuration des eaux usées en bordure de l'autoroute 20, à la traversée à deux reprises de cette autoroute, à la présence d'un territoire propice à l'urbanisation de chaque côté de celle-ci, au croisement à deux reprises avec la conduite de Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. et, enfin, à l'espace restreint en bordure de la route 229 (DQ4.1, p. 4).

Le tracé des lignes électriques traverserait le boisé de Verchères à Saint-Mathieu-de-Belœil et à Saint-Amable. Il serait d'une longueur de 7,4 km. La méthode de comparaison des tracés favorise ce dernier, notamment en raison de distances plus courtes, d'un secteur peu habité[1], de l'absence d'activités commerciales, industrielles et résidentielles et du peu de contraintes en période de construction (PR3.1, p. 5-14, 5-21, 5-31 et 5-53 ; M. Claude Veilleux, DT3, p. 29 à 33).

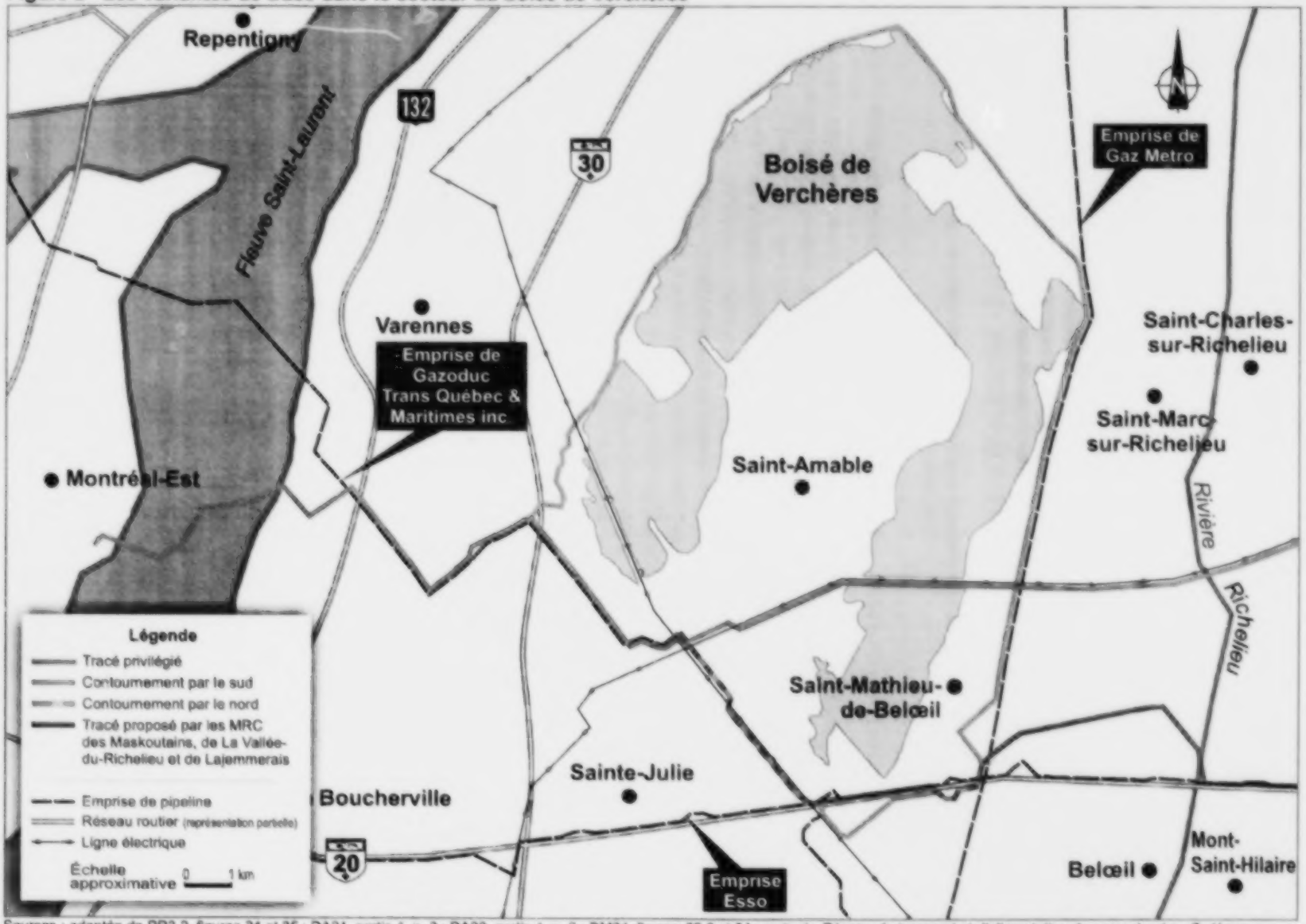
Pour restreindre la superficie à déboiser, qui était de 6,9 ha lors de l'élaboration du tracé, le promoteur prévoit utiliser l'emprise d'Hydro-Québec comme aires de travail, réduire l'emprise permanente à 12 m et procéder à un forage directionnel à l'ouest du boisé pour le franchissement d'une coulée importante. Il réduirait ainsi la superficie à déboiser à 1,4 ha (DA21, partie 4, p. 1).

Le promoteur indique que les superficies perdues ne comprendraient pas de tiges de dimension importante ainsi que de peuplements âgés. Elles correspondraient à des peuplements forestiers composés d'essences communes telles que la Pruche, le Hêtre, le Bouleau jaune, le Bouleau gris, l'Érable rouge et l'Érable à sucre. Enfin, huit plants de Carex folliculé, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable située en bordure de l'emprise d'Hydro-Québec, auraient à être transplantés (PR5.5, p. 3-7 et 3-8).

En considérant la grande valorisation de ce boisé, la faible superficie boisée en Montérégie, le potentiel acéricole et la richesse de la flore, plusieurs participants à l'audience publique jugent tout de même ce déboisement inacceptable. Le groupe DAA Environnement, mandaté par les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, soutient qu'en plus de réduire la richesse naturelle sur le plan faunique et floristique ce déboisement engendrerait la perte de milieux naturels de grande valeur pour lesquels la région et la population en général accordent une grande importance (DM64.1, p. 8).

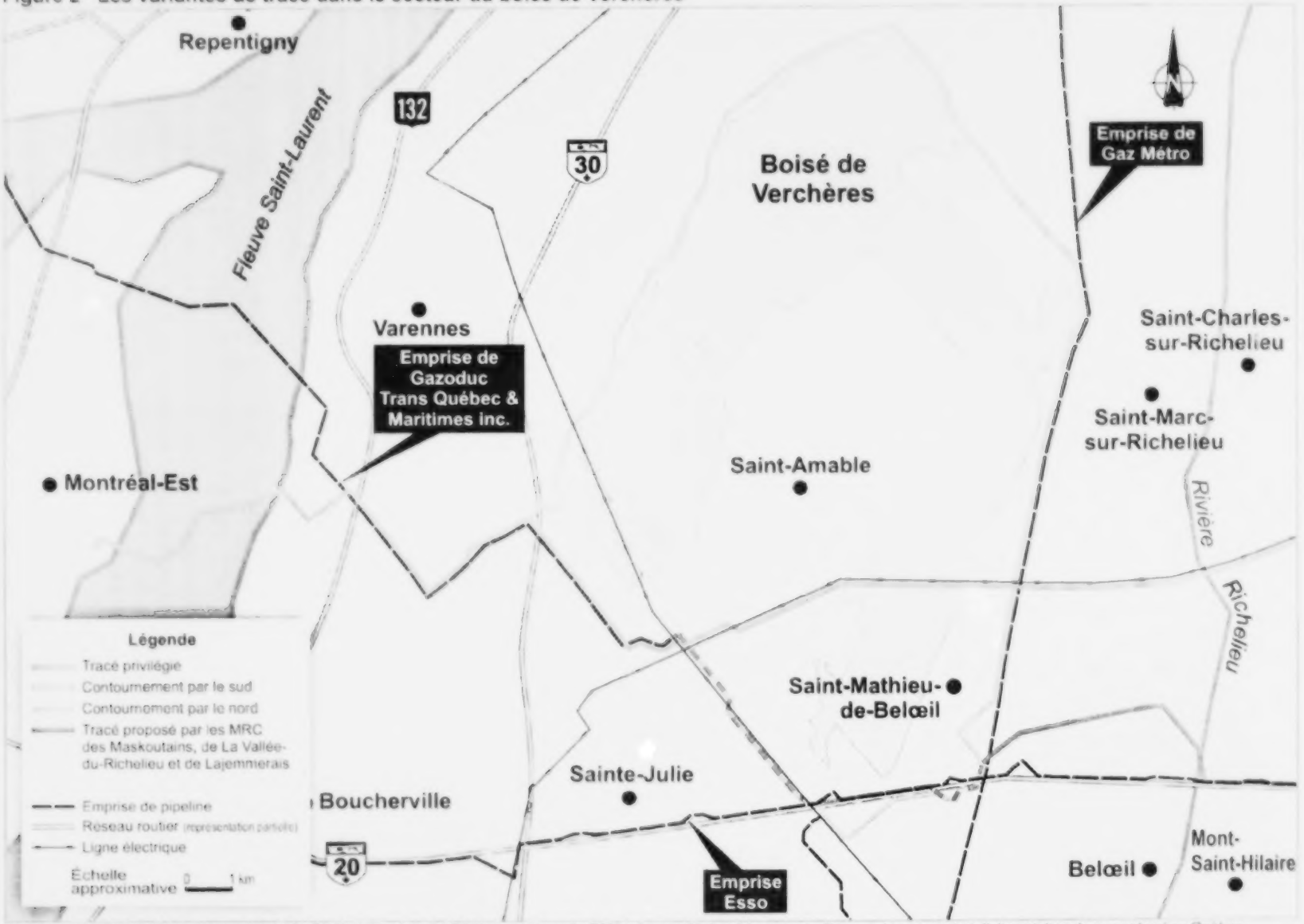
1. Pour ce tracé, 4 résidences seraient situées dans un rayon de 285 m de part et d'autre de l'oléoduc, par opposition à un contournement par le sud où il y aurait 89 résidences, 32 industries et divers commerces dans ce même rayon (PR5.5, p. 3-9).

Figure 2 Les variantes de tracé dans le secteur du boisé de Verchères



Sources : adaptée de PR3.2, figures 34 et 35 ; DA21, partie 1, p. 3 ; DA22, partie 1, p. 3 ; DM64, figures 32.2 et 34 ; carte du *Réseau de transport et d'alimentation de gaz naturel au Québec*, novembre 2003 [en ligne (18 juin 2007) : www.gazmetro.com/data/Media/Carte_Resoau_Gazier.pdf].

Figure 2 Les variantes de tracé dans le secteur du boisé de Verchères



Sources : adaptée de PR3.2, figures 34 et 35 ; DA21, partie 1, p. 3 ; DA22, partie 1, p. 3 ; DM64, figures 32.2 et 34 ; carte du *Réseau de transport et d'alimentation de gaz naturel au Québec*, novembre 2003 [en ligne (18 juin 2007) : www.gazmetro.com/data/Media/Carte_Reseau_Gazier.pdf].

Des modifications majeures au tracé sont donc demandées pour éviter ce boisé. Un comité technique issu de la table de concertation interrégionale sur le projet Pipeline Saint-Laurent et composé de professionnels locaux et régionaux responsables de l'aménagement du territoire, dont des représentants des MRC, a été formé. Il avait pour mission de définir un autre tracé que celui du promoteur, dont une portion concerne le boisé de Verchères. Avec l'apport de ce comité, les trois MRC ont proposé un tracé qui longerait le chemin de l'Industrie et juxtaposerait l'oléoduc à la servitude de l'oléoduc appartement à L'Impérial (Esso) dans la municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil jusqu'au croisement entre l'autoroute 20 et la ligne d'Hydro-Québec à Saint-Julie. L'oléoduc longerait ensuite la conduite de Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. et un détour contournerait la municipalité de Saint-Amable. Ce tracé éviterait le boisé de Verchères. Selon les représentants des MRC, cette solution éviterait d'empiéter dans un milieu écologique fragile de très grande valeur (DM64, p. 24 et 48). Le promoteur estime toutefois que ce tracé est désavantageux sur le plan technique et pour le milieu humain (DA56 à DA58).

La FUPASH, le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune sont également d'avis qu'un contournement par le sud, étudié par le promoteur et proposé différemment par les MRC, devrait être considéré afin d'éviter les impacts sur le boisé de Verchères (DM56, p. 13 ; DM51, p. 38 ; DB1, p. 3).

- *Constat — La commission constate que le tracé privilégié par Ultramar dans le secteur du boisé de Verchères est fortement contesté en raison de la perte de 1,4 ha de milieu boisé hautement valorisé et que des tracés de rechange ont été proposés par les participants à l'audience publique.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'Ultramar n'a pas démontré que le tracé privilégié pour son oléoduc dans le secteur du boisé de Verchères en Montérégie est celui de moindre impact.*

L'effet de lisière

La présence d'une emprise permanente de 18 m est susceptible de produire un effet de lisière sur les boisés attenants. Une lisière est la limite entre deux milieux, dont l'un est dans ce cas-ci forestier et l'autre, herbacé ou arbustif, tandis que l'effet de lisière représente les effets climatiques tels que la déshydratation et les aléas climatiques augmentés par une exposition accrue au soleil ou au vent, et la diminution de l'effet tampon de la forêt. Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, l'effet de lisière peut se faire sentir à l'intérieur des peuplements forestiers jusqu'à 50 à 60 m. Il peut avoir des répercussions sur la flore et la faune à des distances variables (M. Normand Villeneuve, DT5, p. 63).

Certains participants à l'audience publique dont les terres sont déjà traversées par une emprise d'Hydro-Québec estiment que le déboisement de l'emprise amplifierait l'effet de lisière existant ou créerait un nouveau corridor de vent dans les cas où les deux emprises ne seraient pas adjacentes. Selon le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, une plus grande quantité d'arbres endommagés aurait été observée près des lignes électriques d'Hydro-Québec et des pertes de rentabilité acéricole auraient été subies (DM51, p. 35 et 36).

De son côté, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune soutient que le projet occasionnerait le déplacement de l'effet de lisière, déjà présent avec les lignes d'Hydro-Québec, vers l'intérieur du peuplement sur une distance équivalente à la largeur de la nouvelle emprise de l'oléoduc (DB1, p. 2).

L'entente-cadre conclue entre Ultramar et l'UPA stipule qu'une compensation équivalente à 100 % de la valeur marchande du bois serait versée pour une bande de 5 m adjacente à toute superficie déboisée pour pallier les éventuelles pertes en raison de chablis, de dommages aux racines et d'assèchement des arbres. Pour les érablières, cette compensation s'appliquerait à une bande de 12,5 m adjacente aux superficies déboisées. De plus, si un propriétaire subissait des dommages en bordure de l'emprise qui dépassent la valeur de la compensation versée par Ultramar, celle-ci accorderait une compensation correspondant aux dommages excédentaires qui devraient toutefois être démontrés par un professionnel reconnu. Ainsi, l'entente-cadre reconnaît que des effets de lisière plus importants que ceux anticipés soient ressentis à plus long terme (DA3, partie 2, p. 11).

- *Constat — La commission constate que le projet pourrait contribuer au déplacement de l'effet de lisière actuel découlant des lignes d'Hydro-Québec à l'intérieur des peuplements forestiers sur une largeur équivalente à l'emprise de l'oléoduc.*

- ***Avis** — Compte tenu des effets à long terme, la commission est d'avis qu'un suivi de l'effet de lisière devrait être réalisé par Ultramar en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. La durée de ce suivi serait déterminée par ce ministère qui établirait les mesures appropriées.*

La production acéricole

La traversée de six érablières par l'oléoduc causerait la perte d'une superficie productive d'environ 0,8 ha, soit approximativement 200 entailles. Le boisé de Verchères en serait amputé de 0,28 ha, correspondant à 26 entailles. Afin de minimiser le déboisement, le promoteur réduirait la largeur de l'emprise permanente à 12 m au sein de celle-ci, sur une distance approximative de 580 m. De plus, lors de l'audience publique, il s'est montré disposé à collaborer avec chaque producteur

acéricole afin de minimiser le déboisement (PR3.1, p. 7-28 et 7-58 ; M. Louis Bergeron, DT7, p. 38).

Chaque producteur recevrait une compensation sous la forme d'un montant forfaitaire calculé sur la base d'un aménagement acérico-forestier pour les pertes de production acéricole. Ce montant serait établi en fonction du revenu annuel brut basé sur l'espérance de vie du peuplement forestier. Si le peuplement forestier est inéquien et qu'il assure un revenu à perpétuité, l'espérance de vie pourra être considérée à perpétuité. Selon certaines conditions définies par un professionnel reconnu, Ultramar compenserait également les pertes futures pour les érablières non exploitées et potentielles. Enfin, les coûts pour les aménagements nécessaires pendant ou après les travaux, tels que l'aménagement de chemins, le déplacement de tubulures et la pose de collecteurs ou de stations de pompage, seraient aux frais du promoteur (DA3, partie 2, p. 10 et 11).

- *Constat — La commission prend acte des efforts d'Ultramar pour réduire le déboisement dans les érablières et constate que la perte de récoltes acéricoles actuelles et futures serait compensée.*

Les peuplements forestiers à valeur commerciale

La principale source d'impact pour les peuplements forestiers à valeur commerciale serait le déboisement de l'emprise permanente et des aires de travail. Rappelons que les aires de travail pourraient être reboisées après les travaux tandis que l'emprise permanente resterait dégagée pendant l'exploitation de l'oléoduc.

La valeur des boisés est évaluée selon l'essence, l'âge et la densité du peuplement. Le projet entraînerait la perte de 7,6 ha de boisés de bonne valeur commerciale, incluant les plantations, 36,8 ha de moyenne valeur commerciale, 76,2 ha de faible valeur et 43,7 ha de très faible valeur. Des restrictions au déboisement totalisant 2,4 km seraient prévues pour les peuplements forestiers de bonne à moyenne valeur commerciale (PR3.1, p. 5-38, 7-53 et 7-56).

Le promoteur entend dédommager les propriétaires forestiers pour les pertes encourues. La compensation serait basée sur 100 % de la valeur marchande du bois debout. Celle-ci serait établie à partir des volumes de bois marchand, par classe de qualité et d'utilisation (pâte, sciage, déroulage). Pour un peuplement de moins de 40 ans, le promoteur ajouterait la différence entre la valeur actualisée d'une récolte à 40 ans et la valeur actuelle. Le bois coupé au cours de la construction de l'oléoduc pourrait être remis au producteur forestier. Parce que la production ne serait plus possible sur l'emprise permanente, le propriétaire serait également compensé pour les pertes de récoltes futures. Cette compensation correspondrait à la valeur

actualisée des récoltes futures effectuées à perpétuité, sur une base périodique de 40 ans (DA3, partie 2, p. 8 et 9).

- *Constat — La commission constate que le projet entraînerait la perte d'environ 165 ha de peuplements forestiers de valeur commerciale variable. La commission note le caractère à long terme d'une partie importante de ces pertes, correspondant au moins à la durée d'exploitation de l'oléoduc estimée à 80 ans.*

- *Constat — La commission constate qu'Ultramar prévoit compenser la perte à long terme de peuplements forestiers ayant une valeur commerciale.*

La création d'un fonds forestier

Le Syndicat des producteurs forestiers de la région de Québec estime que les pertes à long terme de récoltes du bois devraient être compensées par la mise en place d'un fonds forestier qui aurait pour objectif d'augmenter la productivité des superficies résiduelles. Après la signature de l'entente-cadre avec l'UPA, Ultramar a accepté d'examiner la constitution d'un fonds d'aménagement forestier destiné aux propriétaires des terrains forestiers touchés par l'oléoduc projeté. Un montant de 3 $ par mètre linéaire d'oléoduc installé sur un terrain à vocation forestière serait versé annuellement au propriétaire forestier, à la condition qu'il démontre que des travaux d'aménagement forestier ou de récoltes de bois ont été réalisés. Pour assurer son admissibilité à ce fonds, le propriétaire aurait à s'enregistrer comme producteur forestier auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune et ses propriétés forestières seraient soumises à un plan d'aménagement forestier (DM57, p. 3 et 4). Pour le Syndicat :

> Cet incitatif à l'aménagement forestier aurait non seulement des effets bénéfiques sur la qualité des écosystèmes forestiers et l'environnement en général, mais permettrait aussi de soutenir les propriétaires dans le développement de leurs forêts tout en offrant une certaine garantie quant au maintien de la vocation forestière des propriétés concernées.
> (*ibid.*, p. 4)

Il estime également que la mise en place d'un tel fonds pourrait jouer un rôle significatif dans l'acceptabilité sociale du projet auprès des producteurs forestiers.

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'Ultramar aurait avantage à constituer un fonds d'aménagement forestier destiné aux propriétaires forestiers touchés par son projet d'oléoduc.*

L'emprise et les autres activités économiques

Certaines activités économiques autres qu'agricoles et forestières pourraient être touchées par la présence de l'oléoduc. Le propriétaire d'une carrière située à Dosquet, Les Entreprises lévisiennes inc., a notamment fait part à la commission des contraintes d'exploitation qu'il appréhende si l'oléoduc traversait sa propriété.

L'exploitation d'une carrière nécessite l'utilisation récurrente d'explosifs et requiert également une superficie importante réservée à l'entreposage et à la circulation de la machinerie lourde. De plus, la nature même liée à l'extraction exige une superficie suffisante pour pouvoir s'agrandir. Le tracé privilégié entraverait le développement futur des aires d'extraction car celles projetées à moyen et long terme seraient au cœur du tracé. La cohabitation d'un oléoduc et d'une carrière apparaît donc difficile aux yeux de ce propriétaire pour des raisons de sécurité et de pérennité de ses activités.

C'est pourquoi il souhaite que l'oléoduc évite sa carrière. Dans l'éventualité où le promoteur conservait le tracé privilégié, le propriétaire redoute les inconvénients qu'entraînerait l'ouverture d'une nouvelle zone d'extraction au-delà de l'emprise, tels que la préservation d'une zone tampon, un mode d'exploitation à changer, la circulation de la machinerie lourde dans l'emprise, des nouvelles rampes d'accès, un nouveau système de drainage et, enfin, une perte importante de matériau exploitable. De plus, le propriétaire appréhende que la cohabitation de ces deux activités inquiète éventuellement les autorités auxquelles il doit demander des autorisations (DM31, p. 6 à 11).

Lors de l'audience publique, le promoteur s'est engagé à trouver une solution à la satisfaction du propriétaire, notamment en délimitant une zone tampon. Dans l'éventualité où certaines activités seraient restreintes, entraînant des pertes de revenus, des compensations financières seraient négociées avec le propriétaire (MM. Bruno Saint-Laurent et Louis Bergeron, DT9, p. 32 et 35).

Le Club de golf St-Simon (1977) inc. a également fait part de ses préoccupations relatives au tracé proposé par les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais, qui traverserait le golf au sud contrairement à un contournement par le nord, tel qu'il est proposé par le promoteur. Les propriétaires redoutent que les travaux perturbent les activités du club de golf s'ils étaient réalisés entre avril et novembre. De plus, un agrandissement est prévu par l'ajout d'un second neuf trous. Un tel tracé entraînerait aussi la disparition d'une bande d'arbres de 15 à 25 m dont la fonction est de réduire le bruit provenant de l'autoroute 20 et d'assurer la sécurité des automobilistes (DM32, p. 1 ; DM64, p. 22 ; M. Yves Bernier, DT12, p. 21 ; DA56, p. 27).

Si le tracé de l'oléoduc traversait le golf, ses propriétaires exigeraient une compensation liée à la perte d'achalandage et le remplacement des arbres coupés. Néanmoins, ils espèrent que les travaux soient réalisés en dehors de la période d'achalandage. Si le tracé devait empiéter sur le terrain de golf, le promoteur propose de réaliser les travaux tôt au printemps ou tard à l'automne et de procéder à la remise en état des lieux dès les travaux terminés, de façon à réduire la période des travaux et les impacts (DM32, p. 2 ; DQ20.1, p. 2).

Pour sa part, un fabricant de maisons modulaires usinées situé à Belœil, Les Industries Bonneville ltée, s'inquiète des répercussions que pourrait avoir le tracé proposé par les MRC sur l'accessibilité à ses installations pendant les travaux, c'est-à-dire au bureau, à l'usine, au stationnement ainsi qu'aux maisons modèles, tant pour leur clientèle que pour leurs employés. Il craint également que les travaux rendent moins attrayantes leurs maisons modèles ornées d'aménagement paysager et que certaines d'entres elles doivent être déplacées (DM81, p. 1).

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'un déplacement du tracé de l'oléoduc projeté vers des secteurs plus densément bâtis pourrait avoir des inconvénients importants pour les exploitations commerciales.*

D'autres inconvénients liés à l'oléoduc projeté

Le calendrier de construction de l'oléoduc indique que les travaux se dérouleraient sur une période d'environ quinze mois. Selon le moment de l'année où les permis de construction seraient accordés, les travaux pourraient s'échelonner sur une période un peu plus longue. Les travaux seraient réalisés en une vingtaine d'étapes, avec des interruptions. Certaines périodes seraient également plus actives que d'autres, notamment celles liées à la pose des conduites de l'oléoduc qui seraient plus longues et requerraient plus de main-d'œuvre. Le promoteur évalue qu'en un point précis du chantier les équipes de construction seraient actives pendant trois mois au cours de la période totale des travaux de quinze mois. Ainsi, les travaux, qu'ils soient en milieu rural ou urbain, seraient susceptibles de provoquer des inconvénients aux proches résidants en matière de bruit, de sécurité et de qualité de l'air (M. Louis Bergeron, DT5, p. 78 et 80 ; PR5.2, p. 3-34).

Le bruit

Le promoteur n'a pas réalisé d'étude de bruit pour ses activités de construction puisqu'il estime, d'une part, avoir évité les secteurs densément peuplés et, d'autre part, que les mesures d'atténuation qu'il propose, comme limiter les heures de travail

et la vitesse des camions ainsi qu'utiliser de la machinerie en bon état, seraient efficaces. Pour la faune ailée, il entend effectuer les travaux les plus bruyants en dehors de la période de nidification. Il n'a pas non plus évalué l'intensité du bruit qui serait généré par les deux stations de pompage pendant l'exploitation de l'oléoduc.

L'absence d'étude préoccupe le MDDEP ainsi que les agences de la santé et des services sociaux concernées par le projet. Avant les travaux, le Ministère recommande que le promoteur repère les résidences situées à moins de 100 m du tracé de l'oléoduc, dont le nombre est évalué à 110 par les agences. Par ailleurs, le Ministère prévoit imposer au promoteur un seuil sonore maximum permis pour les travaux et lui demanderait d'autres mesures d'atténuation du bruit si nécessaire (PR6, avis 34, Direction des politiques de l'air du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ; DM69, p. 26).

Le Ministère précise que l'intensité sonore des travaux aurait à respecter en zone résidentielle les objectifs énoncés dans sa politique sectorielle intitulée *Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction*. Pour la période comprise entre 7 h et 19 h, il préconise de prendre les mesures raisonnables pour que le niveau de bruit équivalent sur 12 heures ($L_{Aeq,\ 12h}$) émanant du chantier soit égal ou inférieur à 55 dB(A) ou au niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB(A). En soirée et durant la nuit, le niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq,\ 1h}$) aurait à être égal ou inférieur à 45 dB(A) ou au niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB(A). Cette directive implique donc qu'il n'y ait pas de travaux bruyants le soir ou la nuit.

- *Constat — La commission constate que les travaux de construction de l'oléoduc projeté auraient à respecter les lignes directrices relatives au bruit du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les chantiers de construction.*

Pour l'exploitation des stations de pompage, la commission comprend que les bâtiments qui les abriteraient seraient isolés de façon appropriée afin que le bruit et la vibration des pompes ne soient pas perceptibles des résidences voisines. Tel que le proposent les agences de la santé et des services sociaux, une étude de bruit réalisée au moment de la mise en service de l'oléoduc pourrait confirmer cette situation. Il est pertinent aussi que les vannes de sectionnement et les gares de raclage, qui seraient hors sol, soient localisées et aménagées de façon à ne pas créer de nuisance sonore, car la présence de matériel de contrôle et de suivi pourrait éventuellement être une source d'impact sonore.

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le promoteur devrait concevoir ses stations de pompage et ses installations hors sol de façon à ne pas causer de nuisance sonore aux résidences voisines. De plus, il devrait mesurer le bruit ambiant aux postes de pompage qu'il propose avant leur mise en service.*

La sécurité sur le chantier

Le promoteur entend délimiter son chantier par la pose de clôtures temporaires et mettre en place une signalisation aux abords des routes qu'emprunterait la machinerie afin de réduire les risques d'accident. Le promoteur n'a toutefois pas précisé comment il assurerait la surveillance du chantier.

Deux participants ont fait part de leurs préoccupations relativement à la surveillance du chantier dans les secteurs où il y a des résidences, notamment pendant les périodes sans travaux (MM. Pierre-Luc et Claude Charron, DT11, p. 28 à 31).

La commission retient des explications du promoteur que le chantier connaîtrait des périodes d'activité entrecoupées de temps morts de quelques jours ou semaines. Ainsi, des portions du chantier pourraient être laissées sans surveillance. Par ailleurs, il est probable qu'en certains endroits il faille recourir au dynamitage de surfaces rocheuses pour y insérer l'oléoduc, avec les risques que cela comporte.

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le promoteur devrait faire une surveillance de chantier afin d'assurer la sécurité de la population locale. Pendant les périodes d'inactivité à certains points du chantier, le promoteur devrait prévoir une patrouille quotidienne qui verrait à ce que la signalisation de sécurité et les clôtures temporaires demeurent en place.*

La qualité de l'air

Pendant les travaux

L'utilisation d'un abat-poussière par temps sec et venteux, comme le préconise le promoteur, constituerait vraisemblablement une solution efficace. Une participante a toutefois signalé que, dans un projet similaire en Estrie, l'utilisation répétée d'un abat-poussière aurait subséquemment provoqué une diminution de la productivité agricole. La commission n'a pas pu retracer ce cas mais elle convient que l'utilisation répétée d'un abat-poussière à base de chlorures sur une terre agricole est susceptible de nuire aux végétaux intolérants et à la qualité de l'eau. Par ailleurs, un abat-poussière de remplacement pourrait entraîner d'autres inconvénients ou nuisances pour

l'environnement[1]. Quoi qu'il en soit, le promoteur s'engage à n'utiliser que de l'eau pour abattre la poussière (M^me^ Nancy Meigs, DT13, p. 23 ; DA58, p. 9).

- ***Avis*** *— Bien qu'Ultramar s'engage à n'utiliser que de l'eau comme abat-poussière, la commission estime qu'elle devrait gérer les surfaces dénudées pour les maintenir au minimum et limiter la vitesse de circulation de la machinerie afin de réduire l'émission de poussière.*

Les agences de la santé et des services sociaux estiment que le promoteur devrait s'assurer que les entrepreneurs en dynamitage soient informés du risque de migration du monoxyde de carbone, un gaz toxique, et qu'ils suivent les recommandations d'un rapport de recherche financé par l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (PR6, avis 1, Agence de la santé et des services sociaux de la Chaudière-Appalaches ; DM69, p. 24 à 26).

Ce rapport propose que les entrepreneurs ayant recours à des explosifs fournissent un avertisseur de monoxyde de carbone aux citoyens résidant à l'intérieur d'un périmètre de 30 m du chantier, pour toute la durée des travaux. De plus, un suivi des concentrations de ce gaz dans les habitations aurait lieu jusqu'à trois jours après la fin des travaux. Les entrepreneurs auraient aussi à expliquer aux citoyens visés le comportement à adopter en cas de déclenchement de l'avertisseur. À ce sujet, le promoteur s'est engagé à respecter les recommandations de ce rapport (Martel *et al.*, 2002 ; PR5.2, p. 3-37).

- *Constat — La commission constate qu'Ultramar s'est engagée à requérir des entrepreneurs en dynamitage qui travailleraient sur son chantier de fournir un avertisseur de monoxyde de carbone aux résidences situées à moins de 30 m de la limite du chantier, là où du dynamitage serait nécessaire, et qu'il explique à leurs occupants quoi faire en cas de déclenchement de l'avertisseur.*

Pendant l'exploitation

La commission n'a pas noté de situations particulières quant à la qualité générale de l'air en période d'exploitation de l'oléoduc projeté. La commission rappelle que le projet d'oléoduc se substituerait au transport des produits pétroliers par train et par navire et, comme les deux stations de pompage prévues seraient alimentées à l'électricité en provenance du réseau d'Hydro-Québec, il n'en résulterait pas d'émission de polluants atmosphériques. Le promoteur n'a toutefois pas jugé pertinent de produire un bilan sur la réduction des émissions atmosphériques autres que les gaz à effet de serre.

1. [En ligne (27 avril 2007) : www.ec.gc.ca/nopp/roadsalt/reports/fr/profile.cfm]

Par ailleurs, il subsiste l'enjeu plus global de la réduction des émissions fugitives[1] de produits pétroliers liées à leur manipulation, leur distribution et leur entreposage en général. Cet aspect a été abordé de manière générale en audience publique par quelques participants. Ils ont mentionné la qualité souvent mauvaise de l'air dans l'est de Montréal, sans toutefois noter de situations particulières liées au projet ou à la gestion actuelle des produits pétroliers par Ultramar.

Les impacts visuels

Quelques participants, dont la Ville de Lévis et le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, craignent que certaines infrastructures hors sol, telles que les vannes de sectionnement et les stations de pompage, soient visibles et aient des impacts sur le paysage. Cela pourrait avoir des répercussions sur la vocation récréotouristique de certains secteurs, notamment celui du chemin des Patriotes et de la route 223 situés de part et d'autre de la rivière Richelieu (DM53, p. 9 ; DM51, p. 23).

En fait, les infrastructures hors sol prévues pour le projet sont deux stations de pompage qui exigeraient une superficie approximative de 6 000 m² chacune et 27 vannes de sectionnement comportant un bâtiment de service et une enceinte clôturée d'une superficie de 50 m². Quatre gares de raclage seraient également requises. Elles seraient situées à l'intérieur de zones industrielles existantes ou connexes à d'autres infrastructures hors sol (PR3.1, p. 4-4 et 4-5 ; DA56, p. 12).

Selon le promoteur, le projet aurait un impact visuel réduit, notamment parce que les structures hors sol seraient généralement localisées à proximité des routes mais éloignées des résidences. De plus, plusieurs d'entres elles seraient construites en zone industrielle et celles situées en milieu boisé seraient peu visibles. Par ailleurs, il s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation dans l'éventualité où l'impact visuel serait significativement plus important que celui anticipé (PR5.2, p. 3-35).

- *Constat — La commission constate que les infrastructures hors sol prévues dans le projet d'oléoduc d'Ultramar seraient susceptibles d'avoir des impacts visuels sur le milieu environnant.*

- ***Avis** — La commission est d'avis que toutes les infrastructures hors sol prévues dans le projet d'oléoduc d'Ultramar devraient faire l'objet d'un traitement architectural adapté à leur secteur d'implantation.*

1. Émissions de polluants attribuables à des imperfections dans la conception ou le fonctionnement de machines et de matériel, comme le dispositif d'étanchéité d'un réservoir de stockage ou résultant de processus industriels.

Les retombées économiques

La construction et l'exploitation de l'oléoduc

Les dépenses projetées pour la construction de l'oléoduc seraient de 232 millions de dollars. Le promoteur évalue à 189,3 millions les investissements qui seraient effectués au Québec. À noter que le promoteur a réévalué les dépenses projetées à 250 millions. Certains types de dépenses auraient plus de retombées locales au fil de la traversée des MRC situées sur le tracé de l'oléoduc. Il s'agit plus particulièrement de l'achat de matériaux de construction, de produits pétroliers, de la location de la machinerie et du recours à des ateliers de mécanique. Les frais occasionnés pour l'hébergement et la restauration de la main-d'œuvre venant de l'extérieur de la région, les services locaux de surveillance et de sécurité ainsi que les services professionnels d'arpenteurs, d'évaluateurs agréés, d'avocats et de notaires généreraient également des retombées locales. Les régions administratives de Montréal et de la Montérégie bénéficieraient de 40 % de ces retombées alors que celles du Centre-du-Québec et de Chaudières-Appalaches en recevraient chacune 30 % (M. Louis Bergeron, DT6, p. 21 ; DA16, p. 2 à 4).

L'Institut de la statistique du Québec a produit une simulation de l'incidence économique de ces investissements. La main-d'œuvre requise pour la réalisation du projet est évaluée pour les fournisseurs directs à près de 830 personnes-année. En considérant les fournisseurs indirects, la réalisation du projet soutiendrait environ 1 870 personnes-année, dont la majorité au Québec. En phase de construction, ces salariés bénéficieraient de revenus de 70,6 millions de dollars. Des revenus d'un peu plus de 15 millions de dollars en impôts et taxes sont prévus pour les deux paliers de gouvernement (PR3.1, p. 7-70 et 7-71).

Dans l'évaluation de l'incidence économique du projet par l'Institut de la statistique du Québec, les dépenses actuelles liées au transport par train-bloc et navire prises en charge par le promoteur ne sont pas considérées. Ces dépenses génèrent actuellement des retombées économiques tant sur le plan des salaires que sur celui des impôts, des taxes et des autres dépenses.

Après la mise en service de l'oléoduc, le promoteur prévoit des dépenses annuelles d'exploitation de 4,5 millions de dollars, excluant les taxes scolaires et municipales, dont un million en masse salariale. L'acquisition de biens et services totaliserait 1,7 million et l'achat d'électricité serait d'environ 1,8 million. L'exploitation, l'entretien et la surveillance procureraient treize nouveaux emplois. Toutefois, il ne s'agirait pas d'une création nette d'emplois puisque l'abandon du transport de produits pétroliers

par train ou par navire pourrait entraîner des pertes d'emplois chez les transporteurs actuels (PR3.1, p. 7-72 et 7-73).

Selon le promoteur, les coûts des trois modes de transport seraient similaires. Le projet concentrerait donc dans un court laps de temps, soit en période de construction, des retombées économiques qui autrement se répartiraient sur une plus longue période sous la forme d'une location de train ou de navire (M. Louis Bergeron, DT8, p. 72).

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'à long terme le projet d'oléoduc générerait à lui seul peu d'avantages économiques nets pour le Québec.*

La taxation de l'oléoduc

Les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais sont préoccupées de la valeur résiduelle de l'oléoduc qui, selon elles, aurait tendance à décroître au fil des ans jusqu'à une valeur presque nulle. Selon le promoteur, les taxes scolaires et municipales atteindraient 2,2 millions de dollars. La valeur imposable de l'oléoduc projeté serait calculée à partir de l'inflation et de sa dépréciation. Le *Manuel d'évaluation foncière du Québec* (volume 4, chapitre 5, section 21, partie 30) permet de calculer la valeur à neuf d'un oléoduc en se servant d'une année de référence fixe (DM64, p. 17 ; DQ20.1, p. 2 et 3).

Afin de bien comprendre la situation, la commission est allée chercher des informations auprès de la Ville de Laval au sujet de l'oléoduc de Pipelines Trans-Nord inc. qui traverse son territoire. Construit en trois sections en 1962, 1969 et 1973, l'âge moyen de ce réseau d'oléoduc est de 43 ans. Au rôle triennal 2007, la valeur à neuf de cet oléoduc est d'environ 17 millions de dollars alors que son coût déprécié avoisine 6,4 millions. Malgré son âge, la valeur imposable de cet oléoduc est donc encore importante (DQ26.1, p. 1 et 2).

La valeur imposable de l'oléoduc projeté serait revue aux trois ans, la variation de cette valeur serait fonction de l'inflation et de la dépréciation. Selon le promoteur, il y aurait une augmentation de la valeur imposable lorsque le taux d'inflation serait supérieur au taux de dépréciation. L'inverse entraînerait plutôt une diminution de la valeur imposable (DQ20.1, p. 3).

- *Constat — La commission constate que l'actualisation périodique de la valeur à neuf de l'oléoduc au moment de la révision du rôle triennal par les municipalités concernées ferait en sorte qu'il aurait à long terme une valeur imposable significative.*

Chapitre 4 Les risques technologiques

Le présent chapitre traite des risques technologiques liés à la présence de l'oléoduc projeté. La commission examine d'abord les facteurs de risque et poursuit avec l'évaluation faite par le promoteur et les avis des personnes-ressources consultées. Puis elle fait le point sur les risques de contamination de l'eau et du sol en cas de fuite. Enfin, elle évalue l'efficacité du plan de mesures d'urgence préliminaire préparé par le promoteur.

L'évaluation du risque

Les facteurs de risque

Comme pour tout autre moyen de transport des produits pétroliers, un oléoduc présente un risque pour les personnes et l'environnement en cas de fuite. Afin de comprendre le risque inhérent à l'oléoduc, il y a lieu de traiter des facteurs à l'origine de ceux-ci.

Les causes de fuite de pipelines ont été étudiées par divers organismes. Le promoteur cite notamment l'organisme CONCAWE, soit l'Organisation européenne des pétrolières pour l'environnement, la santé et la sécurité, qui rapporte qu'en Europe les fuites sont dues à l'intervention d'un tiers, à un bris mécanique ou à la corrosion, les causes naturelles (glissement de terrain, par exemple) étant rares (PR3.3, annexe n, p. 4-14).

Au Canada, l'Office national de l'énergie et le Bureau de la sécurité des transports ont fait le suivi et la compilation des fuites de pipelines. Un rapport publié en 2007 par l'Office indique que les fuites des pipelines qu'il réglemente sont principalement liées à l'usure des conduites (dégradation progressive du métal et fissuration). L'importance relative des causes serait toutefois différente pour les pipelines sous la compétence d'une province comme l'Alberta où les causes accidentelles provenant de l'intervention de tiers seraient importantes. Par ailleurs, un spécialiste de l'Office a constaté que les pipelines mis en service depuis dix ans seraient moins sujets à des fuites par usure parce que mieux construits. Pour tous les cas rapportés, les fuites d'origine naturelle sont rares ou inexistantes (Office national de l'énergie, 2007 ; Jeglic, 2004, p. 5).

De son côté, le Bureau de la sécurité des transports[1] rapporte que, de 2001 à 2006, les fuites de pipelines au Canada ont surtout été liées à des accidents de sources externes, comme les dommages causés par des tiers et les incendies, inflammations ou explosions.

- *Constat — La commission constate que les causes de fuite des pipelines au Canada ces dernières années ont été principalement liées à des accidents de sources externes.*

Pour l'exploitation de l'oléoduc projeté, le promoteur a établi des taux annuels de fuite selon la cause à partir des données du CONCAWE (tableau 2), pour un taux total de 0,091. Il a aussi retenu une probabilité d'incendie de 0,025 par fuite[2], soit un incendie par 40 fuites ou par période de 440 ans.

Tableau 2 Les fréquences de fuites

Cause	Taux théorique pour 1 000 km par an	Pour l'oléoduc projeté			
		Taux sans allumage		Taux avec allumage	
		Par an	Par période (années)	Par an	Par période (années)
Tierce partie	0,14	0,036	27,8	0,00090	1 110
Mécanique	0,10	0,026	38,5	0,00065	1 538
Corrosion	0,07	0,018	55,6	0,00045	2 220
Exploitation	0,03	0,008	125,0	0,00020	5 000
Naturelle	0,01	0,003	333,0	0,000075	13 330
Total	**0,35**	**0,091**	**11,0**	**0,002275**	**440**

Source : adapté de PR3.1, p. 8-8.

La commission note que, de 2000 à 2005, le taux annuel total de fuites a été de 0,07 en moyenne par 1 000 km d'oléoduc dans le cas des oléoducs réglementés par l'Office national de l'énergie, soit cinq fois moins élevé que celui retenu par le promoteur qui est de 0,35. Comparé au taux de l'Alberta, qui oscille entre 0,7 et 1,4 fuite pour la même période, selon l'année, celui du promoteur est trois fois moins

1. [En ligne (23 mars 2007) : www.tsb.gc.ca/fr/stats/pipe/2006/prelim_2006.asp].
2. Soit 0,002275/0,091.

élevé en moyenne. Le promoteur a donc retenu une valeur médiane. Questionné à l'audience publique, il a déclaré que le taux retenu était conservateur car il y aurait relativement moins de déversements d'essence ou de diesel, qui sont des produits peu corrosifs, comparativement au pétrole brut transporté par oléoduc (M. Louis Bergeron, DT3, p. 82 et 83).

- *Constat — La commission constate que, durant l'exploitation de l'oléoduc projeté, le promoteur prévoit un déversement de produits pétroliers par période de 11 ans, dont un qui pourrait résulter en un incendie par période de 440 ans.*

Les accidents technologiques

Le promoteur a identifié 53 scénarios plausibles de fuite dont il a évalué les effets. L'intensité de la radiation thermique d'un incendie ainsi que l'amplitude d'une surpression de l'air provoquée par une explosion de vapeurs de produits pétroliers ont été évaluées. Le promoteur a simulé les effets de trois scénarios majeurs de fuite, dont la rupture totale de l'oléoduc. Pour un incendie subséquent, il a considéré deux hypothèses, soit un feu en nappe et un feu en chalumeau. Pour la surpression, il a considéré la formation d'un nuage de vapeur de produits pétroliers qui prend soudainement feu dans un endroit au moins partiellement confiné, comme l'intérieur d'un garage (PR3.3, annexe n).

Les événements retenus dans l'étude du promoteur sont ceux liés à une fuite avec incendie résultant de travaux endommageant la conduite ou bien de la corrosion, à des mouvements de terrain entraînant une rupture soudaine de l'oléoduc, avec ou sans incendie. Bien que le promoteur les estime rares, l'Office national de l'énergie et le Bureau de la sécurité des transports ont néanmoins rapporté de tels événements ces dernières années au Canada.

Les conséquences les plus graves pour la santé humaine ou qui causent la mort sont celles liées à une fuite soudaine et importante de l'oléoduc, accompagnée d'un incendie. Le promoteur estime que les risques individuels de décès sont tous inférieurs à une probabilité de 10^{-5} (une fois dans 100 000 ans) en milieu rural habité ou à faible densité d'occupation tout le long de son tracé proposé. Il s'agit d'une probabilité inférieure au critère limite d'acceptabilité selon les lignes directrices du Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM), sur lesquelles le MDDEP et le ministère de la Sécurité publique se basent pour l'analyse des projets industriels (PR5.2, p. 3-62 à 3-65 ; Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2002).

- *Constat — La commission constate que, bien qu'elle soit faible, il existe une possibilité de conséquences graves liées à une fuite accidentelle de produits pétroliers de l'oléoduc projeté si elle est suivie d'un incendie.*

Les seuils de radiation thermique et de surpression retenus par le promoteur afin de délimiter les conséquences sur la population et de planifier les mesures d'urgence sont indiqués au tableau 3. Ce tableau montre aussi des seuils plus bas que proposent d'utiliser les agences de la santé et des services sociaux, étant donné qu'à ces intensités des effets sur la santé sont possibles.

Tableau 3 Les seuils d'effets en cas d'incendie

Événement	Effet appréhendé		
Radiation thermique	13 kW/m^2 Seuil d'effets menaçants pour la vie humaine. Peut causer des mortalités en 30 secondes. Seuil de dégâts très graves sur les structures.	5 kW/m^2 Seuil de danger grave pour la vie humaine. Peut causer des brûlures au second degré en 40 secondes. Seuil de destruction des vitres.	3 kW/m^2 Seuil* de danger significatif pour la vie humaine.
Surpression	13,8 kPa (2 psi) Seuil d'effets menaçant pour la vie. Seuil de dégâts très graves sur les structures.	6,9 kPa (1 psi) Seuil de dégâts légers sur les structures.	2,1 kPa (0,3 psi) Seuil* des effets indirects sur la population par bris de vitres.

* Pris en considération par les agences de la santé et des services sociaux.

Sources : adapté de PR3.1, p. 8-3 ; DM69, p. 19 et 20.

Comme le suggère le MDDEP, le promoteur a utilisé une intensité de radiation thermique de 5 kW/m^2. Il a établi un isocontour le long du tracé de l'oléoduc projeté à partir du pire scénario d'accident qu'il a considéré, soit une rupture suivie d'un incendie, même si cet événement est jugé moins probable qu'une fuite de faible diamètre causée par un accrochage de la conduite au cours de travaux d'excavation. Entre Lévis et Montréal-Est, cet isocontour englobe une zone de 285 m de largeur de part et d'autre de l'oléoduc projeté. Environ 1 200 résidants s'y trouveraient selon une estimation des agences de la santé et des services sociaux. L'ensemble du tracé privilégié par le promoteur est en milieu peu densément peuplé, constitué de fermes et de résidences isolées, à l'exception d'une portion d'environ 1 000 m dans Boucherville, composée de résidences unifamiliales, et d'une autre d'environ 1 500 m dans Montréal-Est, constituée de résidences unifamiliales et à logements. Quant au

risque lié à la surpression, il a été cartographié uniquement pour Montréal-Est. Le promoteur considère ce risque comme improbable en milieu rural ou naturel puisque les vapeurs de produits pétroliers auraient à s'accumuler en milieu partiellement ou totalement confiné comme un bâtiment pour qu'il y ait un risque d'explosion (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2002 ; PR3.3, annexe n, tableau 9 ; PR5.3, figure 8 ; PR5.4, p. 2-5 ; DM69, p. 33).

Les agences de la santé et des services sociaux proposent que les seuils de 3 kW/m^2 et 2,1 kPa soient utilisés pour délimiter les zones à risque et planifier les mesures d'urgence, plutôt que 5 kW/m^2 et 6,9 kPa, même si ces valeurs sont utilisées dans d'autres pays. Elles estiment que l'incertitude rattachée à la modélisation des accidents technologiques justifie des seuils plus bas. La commission comprend que cette position constitue une mesure de prudence afin de déterminer les éléments sensibles qui pourraient se trouver près de la limite de l'isocontour de 5 kW/m^2. Les éléments sensibles incluent les résidences, mais également les lieux densément peuplés, les écoles, les hôpitaux, les résidences pour personnes âgées et les lieux de rassemblement où il pourrait s'avérer plus difficile d'évacuer rapidement vers une zone sûre, et sans égard à la probabilité de l'événement en cause (DM69, p. 20 et 21).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devrait examiner, en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux et le ministère de la Sécurité publique, la possibilité de ramener les seuils de planification des mesures de sécurité en cas d'incendie à 3 kW/m^2 et de surpression à 2,1 kPa plutôt que d'utiliser les seuils de 5 kW/m^2 et de 6,9 kPa. Selon les conclusions de cet examen, cette approche pourrait être utilisée pour le projet d'oléoduc d'Ultramar.*

Par ailleurs, les agences de la santé et des services sociaux ont demandé en audience publique que le promoteur détermine un périmètre d'évacuation autour de son oléoduc en cas de fuite de produits pétroliers sans allumage. Selon elles, un tel périmètre est nécessaire pour éviter une exposition de la population riveraine à de trop fortes concentrations de vapeurs toxiques de produits pétroliers si une fuite importante survenait. Les agences ont en effet souligné que, puisqu'il est rare qu'un incendie accompagne une fuite, la population pourrait être exposée aux vapeurs de produits pétroliers, principalement l'essence[1], et en conséquence risquerait une intoxication par inhalation. Les agences se réfèrent au département de l'Énergie du gouvernement fédéral des États-Unis qui propose, en l'absence de seuils réglementaires, des limites intérimaires d'exposition aux vapeurs d'essence. Il n'existe pas non plus de tels seuils permanents au Canada, comme l'a fait remarquer le promoteur qui considère comme injustifiée cette demande des agences. En outre,

1. Les hydrocarbures contenus dans l'essence, tel le benzène, sont plus volatils que ceux présents dans le diesel.

le Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM) ne mentionne pas l'essence ou ses composés pour la détermination des rayons d'impact associés aux seuils de toxicité de matières dangereuses volatiles. L'essence y est seulement traitée comme une matière inflammable qui peut former un nuage de vapeurs inflammables (Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs, 2007, annexes 3 et 6 ; DA57, p. 13).

Les agences de la santé et des services sociaux rapportent que le seuil à partir duquel la plupart des personnes ne subiraient pas de risque notable pour la santé serait de 300 ppm d'essence. Le seuil sans effets sérieux ou irréversibles serait quant à lui de 500 ppm pour une heure ou moins d'exposition. Le périmètre d'évacuation des résidences serait logiquement basé sur cette dernière concentration. Par contre, le promoteur estime à 270 m la distance maximale associée à un retour de flamme vers le lieu de déversement en situation d'allumage soudain d'un nuage de vapeur d'hydrocarbures pétroliers. Pour cette situation, la concentration de produits pétroliers dans l'air correspondrait à 6 000 ppm, sur la base de la demie de la limite inférieure d'explosivité. Pour répondre à une concentration de 500 ppm, le rayon de la zone à risque d'inhalation pour la santé serait donc bien supérieur à 270 m. Ce rayon peut être calculé pour un temps et une distance donnée, puisque le taux d'évaporation de l'essence est connu des spécialistes (DM69, p. 15 et 16 et annexes A et B).

Toutefois, pour un déversement majeur d'essence ou de diesel sans incendie, le *Guide des mesures d'urgence* utilisé en Amérique du Nord et au Québec par les premiers intervenants pour les situations d'urgence note que les vapeurs d'essence peuvent causer des étourdissements et la suffocation. Il demande qu'un périmètre de première évacuation de 300 m sous le vent soit mis en place. En cas d'incendie, le Guide recommande un périmètre d'évacuation de 800 m. Le périmètre d'évacuation pour un déversement majeur d'essence ou de diesel est donc plus petit quand il n'y a pas d'incendie (Transports Canada *et al.*, 2004, p. 192).

- ***Avis*** — *La commission est d'avis que le promoteur pourrait compléter son évaluation des risques technologiques en ajoutant le risque pour la santé lié à l'inhalation de vapeurs de produits pétroliers en cas de fuite majeure sans incendie. Un rayon approprié d'évacuation pourrait être déterminé en collaboration avec les ministères du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de la Santé et des Services sociaux et de la Sécurité publique en cas de fuite sans incendie.*

Le promoteur mise sur la prévention et sur l'atténuation des conséquences afin de réduire le risque. Il entend assurer la sécurité de différentes façons qui seront traitées plus en détail dans la section sur l'efficacité du plan de mesures d'urgence ainsi qu'au chapitre 5.

L'effet domino

L'effet domino résulte d'une conséquence sur une installation industrielle à l'issue d'un incident à une installation voisine. Par exemple, un fragment émanant de l'explosion d'un réservoir perfore un réservoir voisin d'où s'écoulent alors des substances toxiques.

Le cas de Montréal-Est

La commission examine la situation de Montréal-Est puisque c'est à cet endroit que se trouve la plus forte densité de population du territoire traversé par le tracé retenu par le promoteur. Il s'y trouve aussi une forte concentration d'installations pétrochimiques qui appartiennent à diverses entreprises.

Pour son oléoduc projeté, le promoteur prévoit utiliser une conduite sous-fluviale existante de 273 mm de diamètre installée sur le lit du fleuve Saint-Laurent entre Boucherville et Montréal-Est et deux conduites en parallèle de 508 mm de diamètre, elles aussi existantes, entre le quai qu'il utilise actuellement pour le déchargement des produits pétroliers transportés par navire et son terminal de Montréal-Est (figure 3). Il prévoit aussi utiliser un réservoir existant, nommé R-215, d'une capacité de 1 600 000 litres pour recevoir les produits pétroliers en cas de pression excessive dans l'oléoduc et pour entreposer temporairement les interfaces de produits pétroliers, puisque ceux-ci seraient acheminés consécutivement dans l'oléoduc (PR5.2, p. 2-9 et 3-53).

- *Constat — La commission constate que le promoteur prévoit utiliser des installations existantes à Montréal-Est pour le transport et l'entreposage des produits pétroliers, ce qui n'entraînerait pas de risques technologiques accrus.*

Les agences de la santé et des services sociaux et des participants à l'audience publique sont préoccupés par les risques globaux que présente l'industrie pétrolière pour la population de l'est de l'île de Montréal qui réside souvent à quelques dizaines de mètres seulement de réservoirs de produits pétroliers. Ils craignent non seulement qu'un accident technologique ne cause des dommages majeurs dans une zone densément peuplée, mais qu'il en résulte aussi un effet domino sur des installations pétrochimiques adjacentes, ce qui pourrait alourdir le bilan de l'accident, d'autant plus que d'autres types de matières dangereuses (benzène, naphte, toluène, xylènes) y transiteraient (PR5.4, p. 2-10).

À ce sujet, le scénario d'accident normalisé du promoteur lié au réservoir R-215[1] pour une radiation thermique minimale de 5 kW/m^2 résultant d'un incendie montre que des résidences multifamiliales se trouvent dans les zones à risque dans un rayon de 215 m. Pour une surpression de 6,9 kPa résultant d'une explosion, le rayon serait de 600 m (figure 3). Pour le scénario alternatif, seule la surpression atteindrait les résidences. En ce qui a trait aux deux conduites qui transporteraient les produits pétroliers vers le centre de distribution de Montréal-Est du promoteur, des centaines de résidences seraient alors à risque, tant par la radiation thermique que par la surpression (PR5.2, annexe A ; PR5.4, figure 1).

Le promoteur n'a pas acquiescé à une demande de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal faite à l'occasion de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact de réaliser une étude sur les risques technologiques globaux de l'exploitation de ses conduites à Montréal-Est. Le promoteur estime que leur utilisation ne présente pas un risque supplémentaire par rapport à la situation actuelle car il les utilise déjà. Il a aussi décliné une demande d'étudier un éventuel déplacement des conduites et du réservoir existants loin des secteurs résidentiels. Il a néanmoins complété son évaluation en incluant les autres conduites qu'il utilise, mais il n'a pas considéré les installations adjacentes appartenant à d'autres entreprises, prétextant qu'il participe à un groupe de travail formé de compagnies propriétaires de pipelines qui fera rapport au Comité mixte municipal-industriel de gestion des risques d'accidents industriels majeurs pour l'est de l'île de Montréal (PR5.4, p. 2-1 et 2-11 ; PR6, avis 7 et 8, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal).

De son côté, l'Association industrielle de l'est de Montréal a mentionné en audience publique qu'elle considérait qu'un incendie n'aurait qu'un faible risque de provoquer un effet domino puisque les exploitants voisins auraient le temps d'intervenir pour mettre hors service les conduites adjacentes. Elle a aussi confirmé que l'industrie pétrochimique de l'est de Montréal travaillait en comité afin de définir une approche commune de gestion du risque pour 2008 (M. Pierre Frattolillo, DT13, p. 15 et 17).

1. Pour l'évaluation du risque technologique, le promoteur a procédé différemment avec le réservoir qu'avec l'oléoduc. Il a déterminé deux scénarios d'accident, soit un scénario normalisé et un autre alternatif. Le scénario normalisé est le relâchement de la plus grande quantité d'une substance dangereuse détenue dans le plus gros contenant, dont la distance d'impact est la plus grande. Le scénario alternatif représente l'accident le plus important qui peut se produire pour une matière dangereuse détenue en quantité supérieure à la quantité seuil. Ce scénario tient compte de la proximité ou de l'interconnexion des récipients de la substance concernée. Il tient aussi compte des mesures d'atténuation passives et actives. Il est considéré comme plus probable que le scénario normalisé.

Figure 3 L'impact des scénarios d'accidents considérés par le promoteur à Montréal-Est

Source : adaptée de PR5.4, figure 1.

Figure 3 L'impact des scenarios d'accidents consideres par le promoteur à Montreal-Est

Source : adaptée de PNC 4, figure 1

La commission estime pertinent que le promoteur détermine les infrastructures pétrochimiques appartenant à des tiers et qui sont susceptibles d'être à risque si un accident technologique survenait à ses installations et qu'il en évalue les risques en tenant compte de la nature de chaque matière dangereuse présente. La commission considère aussi que le promoteur devrait connaître les installations susceptibles de toucher ses propres installations. Cet exercice permettrait aux parties intéressées de mieux circonscrire le risque individuel propre à chaque installation et, surtout, le risque cumulatif qu'elles posent. Par ailleurs, il permettrait aussi au promoteur de faire valoir les gains anticipés par la diminution des convois de trains-blocs circulant actuellement sur l'île de Montréal grâce au transport des produits pétroliers par oléoduc.

Pour ce qui est d'une étude sur les gains en matière de sécurité pour les résidants adjacents qui résulteraient d'un éloignement des résidences des deux conduites existantes et du réservoir R-215, la commission estime que la question dépasse le cadre du présent examen public puisque d'autres installations pétrolières appartenant au promoteur et à des tiers sont situées tout près et que des solutions partielles n'amélioreraient pas nécessairement la situation. La commission convient qu'il est souhaitable que les résidences soient situées loin d'installations qui présentent un risque industriel majeur. Elle traitera de cette problématique au prochain chapitre.

La commission est aussi préoccupée par le fait qu'il ne semble pas y avoir d'échéancier précis pour un plan d'amélioration de la situation en matière de risque technologique dans l'est de Montréal, d'autant plus que le ministère de la Sécurité publique a indiqué que le comité interministériel prévu depuis quelques années pour discuter des questions liées à l'aménagement du territoire en rapport avec les risques industriels n'a pas encore été créé (DQ21.1).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le promoteur devrait compléter son évaluation des risques technologiques en tenant compte de l'ensemble des installations pétrolières situées à proximité de ses installations de Montréal-Est visées par le projet d'oléoduc pour évaluer le risque d'effet domino.*

- ***Avis*** *— La commission estime impératif que le ministère de la Sécurité publique forme avec diligence le comité interministériel attendu depuis quelques années pour discuter des questions liées à l'aménagement du territoire et aux risques industriels majeurs.*

Le jumelage de pipelines

La commission a demandé au promoteur un avis sur la juxtaposition éventuelle sur le territoire de la ville de Lévis de l'oléoduc et des gazoducs projetés pour les projets de terminaux méthaniers Rabaska et Énergie Cacouna. Cette question était inspirée

d'une question similaire adressée par la commission d'examen conjoint Canada-Québec chargée d'examiner le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis. Le promoteur s'est dit en accord avec l'analyse du promoteur du terminal méthanier faite lors de l'examen public de ce projet (PR3.4, figures 5 à 14 ; DD1 ; DA53).

Cette analyse soutient que la juxtaposition des conduites respecterait des distances minimales, de l'ordre d'une douzaine de mètres et plus, compte tenu de la largeur des emprises prévues. Cette distance séparatrice ferait en sorte que le risque d'accident en chaîne serait pratiquement nul. Ainsi, le niveau individuel de risque cumulé s'en trouverait peu augmenté par la juxtaposition des deux pipelines.

La commission note que cette situation de juxtaposition existe en d'autres endroits du tracé de l'oléoduc projeté où une infrastructure industrielle adjacente ou croisée par celui-ci pourrait émettre des substances toxiques si elle était endommagée par un accident lié à l'oléoduc ou vice versa. Pour le tracé privilégié par le promoteur, la commission note, outre Montréal-Est où il y a plusieurs conduites de transport de matières dangereuses près de l'oléoduc projeté, la présence d'une conduite de Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. dans la MRC de Lajemmerais ainsi que d'une autre de Gaz Métro dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu.

- *Constat — La commission constate que le promoteur aurait à considérer la proximité ou le croisement de conduites de transport de matières dangereuses le long du tracé retenu pour son oléoduc afin de s'assurer que les probabilités d'effet domino en cas d'accident industriel demeurent faibles.*

Les risques de contamination du sol et de l'eau

De par les milieux naturel et humain variés que l'oléoduc projeté traverserait, un déversement de produits pétroliers pourrait entraîner une contamination de terres agricoles et forestières, de milieux humides, de sources d'alimentation en eau potable ou encore de cours d'eau.

Rappelons que les circonstances liées à une fuite de l'oléoduc projeté pourraient être attribuables à une tierce partie (40 % des cas) ou à une défaillance mécanique (29 % des cas) et que les prévisions du promoteur font état d'une fuite par période de onze ans. Selon son évaluation, une fuite serait de l'ordre de 10 000 litres au maximum avant que ses équipes n'interviennent pour la faire cesser (M. Louis Bergeron, DT3, p. 17).

L'Office national de l'énergie rapporte pour le Canada plusieurs fuites d'oléoducs dont le volume est de 40 000 à 50 000 litres par 1 000 km par année. Des fuites plus

importantes, au-delà de 200 000 litres, ont aussi été déclarées. La commission note qu'un kilomètre linéaire de l'oléoduc projeté contiendrait environ 130 000 litres de produits pétroliers. Par ailleurs, le promoteur a considéré comme pire scénario d'accident technologique une fuite de l'ordre de 600 000 litres/heure à une pression de 10 200 kPa. Comme il estime que cinq minutes sont nécessaires pour fermer les vannes de sectionnement, jusqu'à 50 000 litres se seraient alors déversés. En outre, des résultats d'essais de détection de fuite rapportés dans l'étude d'impact démontrent que des déversements de l'ordre de 4 000 litres sont possibles avant que la fuite ne soit détectée et que l'ordre de fermeture des vannes de sectionnement soit donné (Office national de l'énergie, 2007 ; PR3.3, annexe n, p. 2-6, 2-7, 4-4 et 4-7).

- *Constat — La commission constate que des fuites d'oléoducs de l'ordre de 50 000 litres, voire de plus de 200 000 litres, sont survenues ces dernières années au Canada.*

- ***Avis** — Puisque l'oléoduc projeté contiendrait quelque 130 000 litres de produits pétroliers par kilomètre linéaire et compte tenu du délai de cinq minutes pour la fermeture des vannes de sectionnement, la commission est d'avis qu'il est possible qu'une fuite de produits pétroliers soit bien supérieure à 10 000 litres, soit le volume maximal anticipé par le promoteur.*

En cas de déversement, le promoteur arrêterait les pompes et activerait les vannes de sectionnement afin de contenir les produits pétroliers. Le promoteur envisage aussi de munir certaines vannes de clapets anti-retour. Il activerait son plan de mesures d'urgence et interviendrait sur le terrain afin de contenir le déversement. Il procéderait par la suite à la décontamination du milieu touché. À ce sujet, le MDDEP prévoit rendre le promoteur l'unique responsable de la contamination du sol ou de l'eau provenant de l'oléoduc, même si des tiers étaient responsables de cette contamination par leur négligence. Il veillerait à ce que le promoteur décontamine le milieu touché en conformité avec la *Loi sur la qualité de l'environnement* (PR5.5, p. 3-18 ; DQ20.1, p. 1 ; M^{me} Nathalie Martel, DT10, p. 63 ; M^{me} Francine Audet, DT8, p. 8).

Des participants, propriétaires de résidences isolées ou de fermes, craignent qu'une fuite de faible ampleur mais continuelle ne soit pas détectée par les moyens prévus par le promoteur et contamine leurs terres et leur eau potable. À ce sujet, le promoteur estime que le concept de fuite lente sur une période prolongée est théorique et qu'il n'y a pas d'exemples de situations similaires liés aux oléoducs sous pression. Selon lui, le débit d'une fuite deviendrait rapidement important, de sorte que sa détection serait rapide avec les systèmes informatisés dont il disposerait pour interpréter les variations de pression. L'expérience montrerait que les délais d'intervention pour arrêter une fuite et décontaminer sont habituellement assez

rapides pour que la nappe phréatique ne soit pas touchée (M. Louis Bergeron, DT3, p. 19 ; DT7, p. 14 et 15).

Par ailleurs, le promoteur prévoit dresser l'inventaire des puits individuels au cours des rencontres avec les propriétaires prévues pour la négociation de l'emprise de l'oléoduc et il évaluerait alors la vulnérabilité de chaque puits en cas de fuite de produits pétroliers. Il vérifierait la profondeur du puits, le type de sol et les conditions hydrogéologiques locales. Le promoteur n'a pas précisé s'il ferait aussi un relevé systématique des puits dans les environs du tracé projeté, comme il s'est engagé à le faire pour les secteurs où du dynamitage est prévu pendant la construction (PR5.5, p. 3-15).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que le promoteur devrait faire un relevé de tous les puits individuels se trouvant près de l'emprise permanente de l'oléoduc projeté avant l'autorisation éventuelle des travaux par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce relevé devrait inclure les propriétés adjacentes à celles visées par la convention de servitude. Les spécialistes du Ministère détermineraient la distance minimale à utiliser pour le relevé.*

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que chaque propriétaire de puits individuels devrait être informé par le promoteur du degré de vulnérabilité de sa source d'eau potable durant la période de construction de l'oléoduc ainsi qu'en cas de fuite de produits pétroliers en période d'exploitation. Les puits jugés vulnérables devraient être remplacés par le promoteur, à ses frais.*

Pour les puits municipaux situés à proximité du tracé qu'il privilégie, le promoteur a indiqué avoir planifié un tracé pour que l'oléoduc projeté ne se retrouve pas sur la zone de recharge de leur nappe d'eau souterraine. Il s'agit des puits situés à Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Agapit, Saint-Rosaire, Sainte-Eulalie et Sainte-Perpétue et d'un puits industriel à Dosquet. Il a jusqu'ici vérifié les zones de recharge des puits municipaux de Saint-Agapit et de Sainte-Eulalie (PR3.1, p. 7-24 ; PR3.2, figure 6 ; PR5.5, p. 3-17 et 3-18 ; PR5.5, annexe B).

Quant aux prises d'eau potable municipales situées en rivière, le promoteur les indiquerait dans son plan de mesures d'urgence afin d'informer rapidement les municipalités touchées pour qu'elles interrompent le pompage, le temps que les mesures soient prises pour confiner le déversement de produits pétroliers et que tout risque soit écarté. Des vannes de sectionnement sont prévues de part et d'autre des rivières visées, soit les rivières Etchemin, Chaudière, Bécancour, Richelieu ainsi qu'à Varennes, près du fleuve Saint-Laurent, pour contenir les produits pétroliers dans la conduite et limiter le volume déversé. La Ville de Lévis, qui possède une prise d'eau

dans la rivière Chaudière, entend d'ailleurs exiger du promoteur le dépôt d'une garantie de protection (PR5.2, p. 3-48 ; PR5.5, p. 3-16 à 3-18 ; DM53, p. 8).

Pour les milieux agricoles et naturels, protégés ou non, menacés par un déversement éventuel de produits pétroliers, le promoteur aviserait immédiatement les organismes responsables du suivi de ces ressources. La commission rappelle qu'en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, s'il est à l'origine d'une contamination du sol, de l'eau ou de l'air, le promoteur est tenu d'aviser le MDDEP dans les meilleurs délais après avoir eu connaissance du problème. Il doit aussi contacter d'urgence Environnement Canada en vertu du *Règlement sur les urgences environnementales* [DORS/2003-307] adopté en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (L.C. 1999, c. 33).

Le promoteur entend restaurer les milieux éventuellement touchés par un déversement de produits pétroliers. Par exemple, en zone agricole, il excaverait le sol contaminé et, en milieu forestier, il chercherait à restaurer le sol et l'eau souterraine sans couper les arbres, ce que le MDDEP estime envisageable. Pour l'agriculture, particulièrement celle dite biologique, le promoteur s'engage à remettre rapidement le sol en état et à compenser les pertes de récolte (M. Louis Bergeron et M^{me} Francine Audet, DT8, p. 6, 8, 64 et 65).

- *Constat — La commission constate que le promoteur serait tenu de procéder avec diligence pour contenir une éventuelle fuite de produits pétroliers provenant de l'oléoduc projeté et pour décontaminer les milieux souillés, peu importe l'ampleur du déversement.*

Les mesures d'urgence

L'étude d'impact contient un plan préliminaire de mesures d'urgence qui décrit la structure d'intervention qui s'appliquerait dans la perspective d'une situation d'urgence liée à une rupture de l'oléoduc, accompagnée ou non d'un incendie. Le plan final serait complété avant la mise en service de l'oléoduc et il serait élaboré en conformité avec la norme CAN/CSA-Z731-03 de l'Association canadienne de normalisation (PR3.1, p. 8-11).

La détection

En phase d'exploitation, l'oléoduc serait surveillé en permanence par un système de contrôle et de supervision à distance à partir d'un centre de contrôle situé à Montréal-Est. Grâce à un logiciel de détection de fuite, une alarme signalerait une situation anormale. En cas de fuite possible, le préposé à la surveillance de l'oléoduc

évaluerait l'événement et prendrait des mesures de prévention telles qu'arrêter les pompes, fermer les vannes de sectionnement, et il chercherait la cause de l'anomalie. Par ailleurs, une baisse anormale de pression dans le réseau entraînerait immédiatement l'application de ces mesures et une vérification sur place s'en suivrait.

Selon la documentation portant sur le système de détection de fuites envisagé par le promoteur, une fuite serait normalement repérée dans un délai de cinq minutes. La détection d'une fuite mineure, de l'ordre de 2 m^3/h, prendrait 12 minutes. En sus du système de détection, le promoteur prévoit patrouiller l'emprise par hélicoptère à une fréquence d'au plus deux semaines ainsi que l'inspecter à pied une fois l'an. Il prévoit aussi diverses inspections de l'intégrité de la conduite au moyen d'une sonde (PR3.1, p. 4-27, 4-28 et 8-10 ; M. Bruno Saint-Laurent, DT3, p. 14).

Selon le promoteur, les vannes de sectionnement seraient contrôlées à distance et permettraient une intervention rapide au moment du repérage d'une anomalie. En cas de fuite de produits pétroliers, la section de l'oléoduc comprise entre deux vannes de sectionnement subirait alors une diminution de pression permettant de localiser le secteur problématique. La localisation exacte de la fuite pourrait demander toutefois un délai de quelques heures. Entre-temps, des produits pétroliers contenus dans cette section pourraient s'écouler à travers la brèche par gravité après la fermeture des pompes et des vannes de sectionnement (M. Louis Bergeron, DT1, p. 18 ; M. Jean Halde, DT1, p. 23 ; DT6, p. 20).

L'intervention

Au cours d'un déversement de produits pétroliers, du personnel d'Ultramar serait dépêché sur les lieux de la fuite et les organismes publics d'intervention seraient avisés. En collaboration avec les autorités locales, le promoteur activerait son plan de mesures d'urgence. Les pompiers municipaux, en tant que premiers répondants, auraient pour tâche de sécuriser les lieux, d'éloigner la population et de limiter, dans la mesure du possible, la dispersion des produits pétroliers. Advenant un déversement dans l'environnement, les ressources externes affectées à la réparation de l'oléoduc et à la récupération des produits pétroliers ainsi qu'à la restauration des sols seraient appelées en soutien. Selon le volume de produits pétroliers écoulé, la période d'intervention s'échelonnerait sur une ou deux journées au cours desquelles le confinement des produits pétroliers serait fait. La restauration du sol et de l'eau demanderait quelques jours ou quelques semaines selon l'ampleur de la fuite (M. Jean Halde, DT3, p. 84 ; M. Louis Bergeron, DT8, p. 42).

En situation d'incendie, les pompiers locaux sécuriseraient les lieux, combattraient les flammes. Cette situation requerrait toutefois une formation appropriée et le recours à

du matériel spécialisé. Ainsi, deux brigades d'incendie d'Ultramar, l'une au terminal de Montréal-Est et l'autre à la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis, pourraient intervenir selon la localisation de l'incident. Pour les résidants des municipalités situées à proximité de la raffinerie ou du terminal, le délai d'intervention serait relativement court. Par contre, pour se rendre aux limites de leur territoire d'intervention respectif, situé à mi-chemin entre Lévis et Montréal-Est, le promoteur prévoit un délai approximatif d'une heure pour atteindre les lieux de l'incident (M. Louis Bergeron, DT8, p. 51).

La commission considère ce délai d'intervention d'une heure comme étant une estimation optimiste. En conditions idéales, un déplacement entre la raffinerie Jean-Gaulin et Sainte-Eulalie requerrait entre une heure quinze et une heure trente, tout comme pour le trajet partant du terminal de Montréal-Est, considérant que les brigades d'intervention d'Ultramar, étant de nature privée, auraient à respecter les limites de vitesse en vigueur sur les routes. Des délais pourraient être occasionnés par des facteurs externes tels que des conditions météorologiques défavorables, la congestion routière, des travaux routiers ainsi que des feux de circulation et autres dispositifs de régulation de la circulation. Dans certaines situations de congestion routière, il pourrait même s'avérer plus rapide de recourir à la brigade d'incendie la plus éloignée du lieu de l'incident.

Pour réduire le délai d'intervention, les directeurs régionaux de santé publique proposent l'ajout, par le promoteur, d'une troisième équipe d'intervention, formée et outillée pour répondre et intervenir rapidement, qui serait en poste approximativement à mi-chemin du tracé (DM69, p. 22).

Considérant les faibles probabilités qu'une fuite avec incendie se produise, la commission ne considère pas toutefois qu'il soit requis de mettre en place une telle équipe à mi-chemin. La commission estime plus appropriée de recourir aux services d'urgence d'une municipalité située à proximité des limites des territoires d'intervention, ayant du personnel formé et possédant l'équipement adéquat.

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'une entente de services entre le promoteur et une municipalité sise à mi-chemin du tracé améliorerait le temps d'intervention au moment d'une situation d'urgence à l'oléoduc projeté survenant aux limites des territoires d'intervention des brigades d'incendie du promoteur. Les mesures découlant de cette entente seraient à la charge d'Ultramar.*

La formation

Une préoccupation de quelques participants à l'audience publique a porté sur la formation qui serait donnée aux pompiers volontaires de leur municipalité pour qu'ils

puissent intervenir efficacement en situation d'urgence. En 2005, le promoteur a instauré des discussions avec les municipalités situées le long du tracé afin de les informer et de les sensibiliser au plan de mesures d'urgence préliminaire. Ces discussions se poursuivraient jusqu'à la mise en service de l'oléoduc projeté. Après l'obtention éventuelle du décret d'autorisation et des permis de construction, le promoteur amorcerait une démarche d'arrimage des mesures d'urgence avec celles des municipalités (M. Louis Bergeron, DT4, p. 32 et DT8, p. 43 ; DA58, p. 19).

La détermination des besoins en matériel et en formation se ferait à cette étape et, au besoin, le promoteur offrirait une formation adéquate préalablement à la mise en service de l'oléoduc. Soulignons que le promoteur invite régulièrement des membres du Service incendie de Lévis à se joindre à son personnel afin de participer à des exercices de simulation sur le terrain. De tels exercices de formation pourraient, si des besoins particuliers étaient circonscrits, se tenir après entente avec les municipalités. Même si les premiers répondants dans plusieurs municipalités exercent à titre de pompiers à temps partiel et que la tâche qui leur serait confiée au cours d'un éventuel incident se limiterait la plupart du temps à établir un périmètre de sécurité, le promoteur prévoit tout de même former les premiers répondants sur les aspects touchant les matières dangereuses (DA58, p. 22 ; M. Louis Bergeron, DT4, p. 32).

Le besoin des municipalités en matériel spécialisé pour assurer les interventions de première ligne a été soulevé par des participants à l'audience publique qui craignent, en tant que contribuables, de devoir en défrayer l'acquisition. Dans toutes les municipalités, il existe déjà des risques divers liés aux routes, aux voies ferrées et à des installations industrielles ou commerciales qui doivent être gérés par les premiers répondants. Selon le promoteur, les discussions entreprises avec plusieurs responsables des plans de mesures d'urgence indiquent que l'arrivée d'un oléoduc sur leur territoire n'entraînerait pas l'acquisition de matériel supplémentaire. Dans l'éventualité où du matériel spécialisé serait requis, le promoteur s'est engagé à en payer les coûts d'acquisition (M. Louis Bergeron, DT3, p. 111 et DT8, p. 40, 41 et 48).

- *Constat — La commission note l'engagement d'Ultramar d'offrir aux premiers répondants municipaux une formation en situation d'urgence liée à l'oléoduc et de payer les coûts d'acquisition du matériel spécialisé, si requis.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'un programme d'exercice et de simulation lié aux interventions d'urgence offert par Ultramar permettrait d'améliorer la capacité des premiers répondants de réagir à une urgence concernant l'oléoduc projeté.*

L'information à la population

La communication des risques liés à la présence d'un oléoduc à proximité des résidences fait partie de la planification des mesures d'urgence. L'approche privilégiée par le promoteur consiste à transmettre la documentation aux propriétaires. Selon lui, dans la vaste majorité des cas, ce serait suffisant compte tenu que le tracé de l'oléoduc est éloigné des zones urbanisées. La documentation expliquerait de façon sommaire le risque associé à la présence de l'oléoduc et les risques potentiels. S'il le juge nécessaire, le promoteur tiendrait des séances d'information avec certains propriétaires établis à proximité de l'oléoduc. Il ne voit toutefois pas la nécessité d'une rencontre annuelle avec toutes les personnes dans la zone à risque en cas d'incendie ou d'explosion. Il estime que la décision quant à l'approche à privilégier utilisée pour informer la population relève des municipalités (M. Louis Bergeron, DT8, p. 45 et 46).

- ***Avis*** — *La commission est d'avis que la population résidant dans la zone à risque en cas d'incendie ou d'explosion doit être bien informée. À cet effet, le promoteur devrait être tenu à un processus annuel d'information à l'intention des personnes qui habitent dans la zone de planification des mesures d'urgence.*

Chapitre 5 La présence d'un oléoduc sur le territoire

Dans le présent chapitre, la commission évalue l'impact du projet de construction d'un oléoduc sur l'aménagement du territoire. Elle analyse la procédure d'acquisition de servitudes d'utilité publique, leur durée et les compensations qu'Ultramar propose. Enfin, elle examine la responsabilité civile en cas de bris ainsi que l'encadrement réglementaire.

L'aménagement du territoire

La présence d'un oléoduc sur le territoire constitue une contrainte d'aménagement qui doit être prise en considération pour la sécurité et la qualité de vie de la population. Son emplacement doit être déterminé au regard de l'utilisation actuelle du territoire de façon à en minimiser les contraintes et, une fois implanté, les instances municipales doivent tenir compte de sa présence dans la planification du développement.

L'ajout d'emprises

À l'échelle régionale, le regroupement des infrastructures linéaires de services publics est en principe souhaitable afin de minimiser le morcellement du territoire par la création d'une nouvelle contrainte d'utilisation du sol dans un milieu qui en est exempt. Longer les emprises existantes pour l'implantation d'un oléoduc, telles que les emprises de transport d'électricité et de gazoducs qui causent déjà des contraintes d'aménagement, constitue théoriquement une bonne pratique qui permet d'aménager les autres parties du territoire sans tenir compte de ces contraintes. En outre, dans le cas du projet, suivre l'emprise d'Hydro-Québec permet à Ultramar de réduire le déboisement en raison de l'utilisation d'une partie de cette emprise comme aire temporaire de travail.

Cependant, à l'échelle locale, l'ajout d'une nouvelle emprise attenante à d'autres existantes a pour effet d'augmenter la superficie sur laquelle il y a des limitations d'utilisation pour un propriétaire. De plus, si les emprises ne sont pas de même nature et, conséquemment, n'entraînent pas le même type de contraintes d'utilisation du sol, la gestion des servitudes multiples peut devenir complexe. Les conditions d'utilisation du sol diffèrent en effet, qu'il s'agisse d'une servitude pour un équipement aérien, comme pour une ligne électrique, ou souterrain, comme pour un oléoduc. De surcroît,

des situations très contraignantes peuvent survenir sur certaines propriétés si d'autres emprises, qui ne sont pas orientées dans la même direction, sont aussi présentes, en sus de celle longée. Il est donc possible que cette accumulation d'emprises à l'échelle locale conduise à des situations aberrantes.

C'est le cas notamment de la propriété de Ferme Montaye inc. située à Lévis, dans le secteur de Saint-Jean-Chrysostome. Cette propriété est actuellement traversée par une emprise d'Hydro-Québec, deux emprises du Canadien National, une route, une rivière et ses affluents, ces éléments étant tous orientés dans des axes différents (DM70, p. 9 ; DM70.1). Au moment des phases initiales d'élaboration de son projet, Ultramar prévoyait contourner cette propriété puisqu'il souhaitait suivre une autre emprise de lignes électriques à 735 kV qui ne traverse pas les terres de la ferme. Cependant, en raison de la difficulté de franchir la rivière Penin et la voie ferrée attenante, le promoteur a élaboré d'autres tracés. Le tracé qu'il privilégiait au moment de l'audience publique passait sur les terres de la ferme, dans un alignement discordant avec les contraintes linéaires existantes (PR5.2, p. 2-6 ; PR5.3, figure 2).

Dans ce cas, les emprises existantes et celle projetée n'ont de similaire que leur linéarité car leur nature étant différente, les restrictions d'utilisation du sol qu'elles engendrent ne sont pas les mêmes. Pour la commission, une telle multiplication de servitudes entraîne un cumul d'inconvénients pour la pratique de l'agriculture. De façon plus générale, il appert qu'une accumulation de servitudes de nature différente existerait sur une bonne partie du tracé de l'oléoduc projeté puisqu'il longe principalement l'emprise existante des lignes électriques d'Hydro-Québec. Bien que ces situations pourraient s'avérer moins complexes que dans le cas de la Ferme Montaye inc., il n'en demeure pas moins que la réalisation du projet causerait des inconvénients cumulatifs pour plusieurs propriétaires.

Pour sa part, Hydro-Québec privilégie la juxtaposition à des emprises existantes pour l'implantation de ses lignes de transport d'énergie dans le but d'en minimiser l'impact sur l'environnement. Ainsi, les nouvelles lignes qu'il projette d'installer en 2015 et en 2020 pourraient « longer en partie les corridors existants des lignes Lévis-Nicolet-Boucherville » (DQ23.1). Force est donc de constater que, lorsqu'une première emprise à des fins d'utilité publique est implantée sur une propriété, son propriétaire peut s'attendre à en recevoir d'autres.

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'à l'échelle régionale le regroupement des emprises linéaires de services publics est en principe souhaitable afin de diminuer le morcellement du territoire. Toutefois, elle estime qu'à l'échelle locale l'ajout d'emprises peut entraîner un cumul d'inconvénients et de restrictions pour les propriétaires touchés, surtout si ces emprises ne sont pas orientées dans la même direction et qu'elles sont de nature différente.*

L'impact de l'oléoduc projeté sur l'utilisation du territoire

Le promoteur a obtenu une attestation de conformité aux schémas d'aménagement et de développement et aux réglementations municipales de la part de trente-quatre des quarante-trois instances municipales (MRC, Villes ou municipalités) visées par le projet. Cinq[1] ont entrepris des démarches de modification pour permettre l'implantation du projet. Selon le promoteur, ces changements sont principalement dus au fait que les schémas d'aménagement et les réglementations municipales permettaient des usages tels que « ligne de transport d'énergie » ou « infrastructure d'utilité publique » dans différentes zones du territoire sans toutefois mentionner directement un oléoduc. Par ailleurs, trois municipalités[2] ont indiqué à Ultramar que le projet contrevenait à leur réglementation et une MRC[3] n'a pas encore statué sur la conformité du projet (DA56, p. 33 et 34 ; DQ4.1, p. 6 ; DQ4.2.1).

Globalement, la commission remarque que les modifications n'entraînent pas de remaniements importants de la planification de l'aménagement du territoire. Dans bien des cas, les schémas d'aménagement permettent l'implantation d'une infrastructure de services publics dans les zones d'affectation agricole. Il ne s'agit donc que de spécifier qu'un oléoduc est compris dans la définition de l'usage permis. À quelques endroits, le projet contrevient toutefois aux règles en vigueur de façon plus substantielle. C'est le cas notamment pour la MRC de La Vallée-du-Richelieu où le tracé privilégié par le promoteur traverse des zones boisées vouées à la protection ainsi que pour la MRC de Lajemmerais où le boisé de Verchères est protégé. Le tracé traverserait aussi le périmètre d'urbanisation de la municipalité de la paroisse de La Présentation dans lequel un équipement d'utilité publique peut néanmoins être implanté selon le schéma d'aménagement de la MRC des Maskoutains. Aucune modification ne serait donc requise à cet égard (DQ4.2.1 ; MRC de La Vallée-du-Richelieu, 2006, p. 1-3 et 4-14 ; MRC de Lajemmerais, 2005, p. 40 et 86 ; MRC des Maskoutains, 2003, p. 3-34 et annexe B1).

- *Constat — La commission constate que l'implantation de l'oléoduc projeté par Ultramar n'entraînerait pas de modifications importantes aux schémas d'aménagement et aux réglementations municipales des territoires visés, sauf pour les MRC de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais où le tracé privilégié passerait dans des boisés protégés et mis en valeur, dont le boisé de Verchères.*

À propos du développement futur du territoire, le promoteur soutient avoir tenu compte des zones où des projets de développement étaient connus. Par exemple, à

1. MRC de Lajemmerais, MRC de Drummond, Ville de Lévis, municipalité de Saint-Amable et Ville de Varennes.
2. Municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu, de Saint-Mathieu-de-Beloeil et de Saint-Charles-sur-Richelieu.
3. MRC de La Vallée-du-Richelieu.

Belœil, il a abandonné un tracé qui aurait traversé un secteur dont le développement résidentiel et commercial est prévu à court terme (PR3.1, p. 5-14 et 5-40).

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) précise que le schéma d'aménagement peut « déterminer les immeubles [...] et les activités dont la présence ou l'exercice, actuel ou projeté, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique » (article 6). En outre, les municipalités peuvent adopter de telles dispositions dans leurs règlements d'urbanisme, dont les règlements de zonage et de lotissement. Ces dispositions visent alors à régir ou à prohiber des usages du sol, des constructions et des opérations cadastrales, compte tenu de la proximité de ces contraintes d'occupation du sol (articles 113 et 115).

La détermination des zones dont le développement serait contraint par la présence d'un oléoduc pourrait se faire selon deux approches : l'approche déterministe basée sur les conséquences d'un accident technologique et l'approche probabiliste basée sur les risques qu'un accident se produise (Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs, 2007, p. 116). Dans les deux cas, des périmètres de conséquences ou de risques sont déterminés (partant des conséquences ou des risques les plus élevés et allant vers les moins élevés), permettant ainsi d'y contrôler le développement. Ces zones servent également à la planification des mesures d'urgence.

Les instances municipales ont donc le pouvoir de contrôler le développement futur des zones attenantes à l'oléoduc projeté. Il ne s'agit cependant pas d'une obligation selon la Loi. Le but ultime serait d'interdire l'implantation de résidences, de lieux de rassemblement et de bâtiments comme des écoles, des hôpitaux et des résidences pour personnes âgées dans le rayon d'impact du pire scénario d'accident technologique déterminé dans l'étude de risques du promoteur.

Cela permettrait à tout le moins de bien planifier le développement futur. Cependant, il est à noter qu'il y aurait 447 résidences[1] existantes dans la zone de 285 m de part et d'autre de l'oléoduc projeté, qui correspond à la zone d'impact du pire scénario d'accident retenu par le promoteur, et ce, sans y inclure les résidences de Montréal-Est (M. Claude Veilleux, DT4, p. 44). Comme c'est le cas pour le développement futur, la commission estime qu'il est souhaitable qu'il n'y ait pas de résidence ni de bâtiment sensible dans cette zone.

1. À noter qu'avec le tracé proposé par les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais ce nombre serait d'environ 527 selon l'estimation du promoteur (DA56, p. 24 ; M. Claude Veilleux, DT4, p. 44).

- ***Avis*** *— La commission est d'avis que, dans l'éventualité où le projet d'oléoduc se réaliserait, et pour des considérations de sécurité publique, les instances municipales devraient adopter des dispositions en vue de contrôler le développement dans les zones attenantes à l'oléoduc pour y interdire l'implantation de résidences et de bâtiments sensibles.*

Les servitudes

La procédure d'obtention

Afin de réaliser son projet, Ultramar doit obtenir une servitude[1] sur chaque propriété traversée par l'emprise requise pour la construction et l'exploitation de l'oléoduc. Le terrain visé par une servitude appartient toujours à son propriétaire. Il s'agit plutôt d'une limitation du droit de propriété. À noter que la réalisation du projet ne requerrait pas d'acquisition de bâtiments.

Le promoteur a déclaré en audience publique qu'il souhaitait que les servitudes lui soient octroyées de gré à gré. L'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA sert de base aux négociations. Cette entente a fait l'objet de maintes critiques de la part des participants à l'audience publique. Toutefois, le promoteur l'estime indispensable afin de traiter les propriétaires équitablement et de façon transparente (DA3 ; M. Louis Bergeron, DT2, p. 90 ; DT8, p. 9).

En audience publique, le promoteur a déclaré avoir obtenu des ententes de gré à gré avec plus de 200 propriétaires sur les quelque 690 qui seraient touchés. Si Ultramar n'arrive pas à une entente, elle procéderait par expropriation suivant la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24), comme le permet la *Loi concernant Pipeline Saint-Laurent* (projet de loi n° 229). Ainsi, ultimement, le Tribunal administratif du Québec fixerait l'indemnité à être versée par Ultramar aux propriétaires fonciers. Les documents légaux de base de l'entente-cadre seraient ceux utilisés notamment pour fixer les conditions de gestion de l'emprise (DA54 ; M. Louis Bergeron, DT2, p. 90 et 91 ; DT4, p. 36).

Ce pouvoir d'expropriation octroyé à Ultramar par l'Assemblée nationale est un autre aspect mal reçu par bon nombre de participants à l'audience publique. Selon le promoteur, un tel pouvoir est essentiel pour la réalisation de son projet :

> Il n'y a aucun projet linéaire sur 250 km qui peut se réaliser sans avoir accès à une loi comme celle-là. Il s'agirait qu'il y ait un ou deux propriétaires qui décident

1. Charge établie sur un immeuble pour l'usage et l'utilité d'un autre immeuble appartenant à un autre propriétaire.

> de ne pas négocier, de bloquer le projet et le projet ne serait pas réalisable. Une des choses qui ont été déterminées par l'Assemblée nationale, c'est que c'était un projet d'intérêt public et c'est la base sur laquelle l'Assemblée nationale a octroyé la loi 229.
> Il faut aussi souligner que, pour les projets à l'intérieur du Québec, Gaz Métro et Hydro-Québec ont accès au même tribunal via la Régie de l'énergie. Maintenant, étant donné le faible nombre de pipelines intraprovinciaux au Québec, le gouvernement n'a pas jugé bon d'avoir une loi-cadre. C'est pour ça que ça prend une loi privée, ça prend une loi spéciale parce qu'il n'y a pas d'encadrement juridique qui a été prévu en fonction d'un pipeline à l'intérieur de la province de Québec.
> (M. Louis Bergeron, DT4, p. 36)

Selon la commission, l'obtention d'ententes de gré à gré avec tous les propriétaires touchés par l'oléoduc projeté semble improbable en raison de l'opposition que ce projet suscite. Plusieurs, à l'audience, ont en effet signifié leur refus de s'entendre avec Ultramar.

- *Constat — La commission constate qu'à défaut de s'entendre de gré à gré avec les propriétaires Ultramar possède un pouvoir d'expropriation pour obtenir les servitudes nécessaires à la réalisation de son projet d'oléoduc.*

La durée de la servitude

La durée de vie utile de l'oléoduc projeté est évaluée à environ 80 ans. Cependant, le promoteur estime que la conduite pourrait être utilisée plus de 100 ans si le besoin était toujours là et un entretien adéquat était effectué. Quant aux droits de servitude, ils sont établis à titre perpétuel. Si Ultramar abandonnait l'oléoduc projeté ou en cessait l'exploitation pendant une période continue de dix ans, les droits de servitude seraient automatiquement rétrocédés aux propriétaires. Après cette période, il n'y aurait alors plus de contraintes d'utilisation de l'emprise puisque le promoteur serait réputé avoir renoncé à ses droits (DA3, annexe 6 ; DA56, p. 20 ; M. Louis Bergeron, DT6, p. 73).

En outre, la convention de servitude prévoit que, à la suite de l'abandon de l'oléoduc projeté ou de l'arrêt de son exploitation, Ultramar le viderait et le nettoierait. Il procéderait aussi à une évaluation de l'utilisation de l'emprise par le propriétaire ou son successeur et des risques éventuels pour la sécurité et l'environnement. De son côté, le MDDEP[1] évaluerait les impacts environnementaux des options de mise hors service définitive, soit laisser la conduite sur place[2] ou la retirer. C'est lui qui

1. Ou l'entité gouvernementale habilitée à évaluer les impacts sur l'environnement désignée par le gouvernement à ce moment.
2. Si la conduite était laissée sur place, elle serait remplie d'azote, un gaz inerte qui constitue la plus grande partie de l'air atmosphérique (PR3.1, p. 9-4).

déciderait ultimement de l'option à retenir. En outre, la disposition de la conduite après son abandon ou la cessation de son exploitation serait aux frais d'Ultramar. De plus, la convention prévoit que les propriétaires demeurent indemnes de toute responsabilité, réclamation ou poursuite qui serait liée à la mise hors service ou à l'abandon de l'oléoduc (DA3, annexe 6 ; DA56, p. 21 ; DQ4.1, p. 3 ; M. Louis Bergeron, DT7, p. 51 et 55).

Le promoteur soutient que l'inclusion systématique d'une clause de rétrocession de l'emprise dix ans après la cessation de l'exploitation de l'oléoduc projeté dans la convention de servitude constitue une innovation par rapport à la pratique actuelle. Selon lui, les ententes conclues ailleurs au Canada pour des gazoducs et des oléoducs ne prévoient pas dans tous les cas des modalités de disposition des conduites aussi précises que celles qu'il propose (DA49 ; M. Louis Bergeron, DT2, p. 87 ; DT6, p. 73).

- *Constat — La commission constate que, bien que les droits de servitude soient cédés à titre perpétuel, Ultramar rétrocéderait l'emprise de l'oléoduc projeté aux propriétaires à la suite de l'abandon de la conduite ou de la cessation de son exploitation sur une période continue de dix ans.*

- *Constat — La commission constate que c'est le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui déciderait de la disposition de l'oléoduc projeté à la suite de son abandon ou de la cessation de son exploitation par Ultramar. Les frais de la mise hors service seraient à la charge de l'entreprise et les propriétaires demeureraient libres de toute responsabilité liée à la mise hors service.*

La compensation pour la servitude et les inconvénients

Dans un premier temps, le promoteur a présenté son projet d'oléoduc aux propriétaires concernés. Il a par la suite rencontré individuellement chacun d'eux afin d'obtenir l'autorisation d'effectuer l'inventaire de leur parcelle de terrain se trouvant sur le tracé retenu. L'objectif visait à s'assurer que les propriétaires et locataires touchés aient à leur disposition l'information nécessaire à une prise de décision réfléchie préalablement à la réception d'une offre d'acquisition d'une servitude sur la parcelle de terrain visée par le passage de l'oléoduc.

L'indemnité pour la servitude

L'article 97 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* indique que la valeur marchande d'une servitude correspond à la somme qui en aurait été obtenue si, au moment où les terrains ont été grevés, ils avaient été vendus sur le marché libre. Le promoteur a effectué un relevé de 867 transactions immobilières survenues entre janvier 2001 et

juin 2006 dans les municipalités touchées par le tracé privilégié par le promoteur ainsi que dans les municipalités adjacentes. Des taux à l'hectare ont alors été établis à partir de l'analyse des transactions disponibles. Les taux retenus résultent de la médiane supérieure des transactions analysées et ont servi de base aux propositions faites aux propriétaires, lesquelles ont été majorées pour les inconvénients liés à l'acquisition non sollicitée d'une servitude (M. Louis Bergeron, DT7, p. 94 ; DA44).

Au Québec, Gaz Métro et Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. indemnisaient, avant 1997, selon la valeur marchande majorée de 100 %. En Ontario et ailleurs au Canada, à l'exception de Union Gas qui majorait également la valeur marchande de 100 %, les autres entreprises indemnisaient sur la base de la valeur marchande, sans majoration (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1997). Dans l'entente intervenue avec l'UPA pour le passage de ses lignes de transport d'électricité en milieux agricole et forestier, Hydro-Québec offre 250 % de la valeur marchande pour l'acquisition d'une servitude (DA35). Récemment, TransCanada Pipelines Limited s'en est tenue aux exigences de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et prévoit acquérir les servitudes requises à leur valeur marchande, sans majoration, pour son projet de gazoduc à Saint-Sébastien (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2007).

Pour le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis, la Société en commandite Rabaska doit éventuellement construire un gazoduc pour raccorder le terminal au réseau de transport gazier à Saint-Nicolas. La compensation offerte pour l'acquisition d'une servitude correspond à 100 % de la valeur marchande à laquelle s'ajoute une somme pour les inconvénients[1].

Pour le présent projet, l'indemnité offerte par le promoteur pour l'acquisition d'une servitude correspond à 250 % de la valeur marchande du terrain. Selon lui, ce dédommagement compense les propriétaires pour les inconvénients et les restrictions associés à l'emprise (M. Louis Bergeron, DT7, p. 92).

- *Constat — La commission constate que les indemnités offertes pour la réalisation de projets de pipelines au Québec sont, en règle générale, majorées afin de tenir compte de l'acquisition non sollicitée de servitudes et des restrictions et inconvénients qui y sont associés.*

- *Constat — La commission constate qu'Ultramar et Hydro-Québec offrent les compensations les plus élevées pour l'acquisition d'une servitude permanente d'utilité publique.*

1. Document DA8 déposé lors de l'audience publique sur le projet d'implantation d'un terminal méthanier à Lévis.

En sus de cette indemnité liée à la servitude permanente, le propriétaire peut obtenir d'autres dédommagements. Ainsi, dans le document *Mode de compensation en milieux agricole et forestier*, le promoteur définit divers éléments servant à établir l'indemnité totale à verser aux propriétaires. Selon le cas, l'indemnité à payer serait fonction :

- des relevés techniques et de l'arpentage ;
- de l'acquisition de la servitude permanente ;
- de la signature de la convention d'option ;
- de la signature de la convention de droit de propriété superficiaire et de servitude ;
- de la signature de la convention d'aire de travail temporaire ;
- de la participation du propriétaire au moment de l'acquisition des droits et permis et au cours de la construction ;
- des pertes de récoltes ;
- des inconvénients et des dommages occasionnés durant la construction ;
- de la présence de structures hors sol.

D'autres éléments seraient également considérés, tels les honoraires professionnels raisonnables engagés par le propriétaire relativement à une évaluation foncière réalisée par un évaluateur indépendant ainsi que pour un avis juridique relatif à la négociation et à la signature des documents pertinents. Certains montants supplémentaires pour des cas spéciaux, comme l'utilisation d'un chemin d'accès, pourraient aussi être offerts.

Au même titre que le propriétaire foncier, un locataire pourrait obtenir une indemnité au regard d'une perte temporaire d'utilisation de terrains entraînant une réduction de culture ou de récolte ou pour des dommages aux améliorations apportées à la propriété louée (DA3, annexe 2).

Des similitudes sont observées entre les compensations offertes par le promoteur et celles accordées par Hydro-Québec. Le promoteur a d'ailleurs mentionné s'être inspiré de documents existants, en particulier l'*Entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier* intervenue entre Hydro-Québec et l'UPA (Hydro-Québec, 1999 ; M. Louis Bergeron, DT4, p. 18).

Il appert toutefois que, pour le projet, des éléments ont été ajoutés et certains, bonifiés, par rapport à l'entente-cadre entre Hydro-Québec et l'UPA, notamment des compensations plus élevées pour les relevés techniques, pour la signature chez le notaire et pour le temps consacré par le propriétaire à la négociation, la signature et la surveillance des travaux. La compensation est similaire quant à la valeur marchande du bois debout. Toutefois, pour un peuplement inférieur à 40 ans d'âge, le

promoteur ajoute la différence entre la valeur actualisée et la valeur actuelle. En outre, Ultramar payerait à perpétuité les taxes sur la parcelle de terrain déboisée qui ne serait plus productive (M. Louis Bergeron, DT8, p. 90 et 92 ; DA35).

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le cumul de servitudes différentes sur une propriété entraînerait une gestion complexe des activités agricoles ou forestières. L'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA ne prévoit aucune compensation au regard des contraintes et des inconvénients résultant d'une telle multiplicité d'emprises.

- *Constat — La commission constate que l'entente-cadre intervenue entre Ultramar et l'UPA pour les compensations financières, bien qu'elle aille au-delà de l'*Entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier *intervenue entre Hydro-Québec et l'UPA, n'aborde pas la notion de multiplicité de servitudes sur une même propriété.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'Ultramar devrait majorer la compensation qu'elle offre aux propriétaires en fonction du nombre d'emprises d'utilité publique déjà présentes sur leur propriété.*

Les redevances

De nombreux producteurs agricoles et forestiers ont demandé que le promoteur applique l'article 86 de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* qui, selon eux, permettrait le paiement d'une redevance annuelle perpétuelle qui serait révisée aux cinq ans, plutôt qu'un seul paiement pour les inconvénients engendrés par la présence de l'oléoduc sur leur propriété. Leur compréhension est que, puisque la servitude permet une occupation de leur propriété pendant une période illimitée, une indemnité annuelle amendée aux cinq ans serait requise et c'est ce qu'accorde l'article 86.

L'accord d'acquisition entre Ultramar et le propriétaire prévoit en effet une indemnité pour les terrains à verser au choix du propriétaire, sous la forme d'un paiement forfaitaire ou de versements périodiques échelonnés sur une période donnée. Un examen quinquennal du montant de l'indemnité sous forme de versements périodiques est également prévu.

La *Loi sur l'Office national de l'énergie* prévoit que, dès que le promoteur a déterminé l'indemnité à verser et que celle-ci est acceptée par le propriétaire, ce dernier peut choisir de la recevoir en un seul versement ou en plusieurs versements périodiques échelonnés sur un certain nombre d'années. S'il retient cette option, l'indemnité sera actualisée en fonction de la période de versements retenue de façon à ce que les sommes ainsi reçues soient financièrement équivalentes à l'indemnité qu'il aurait

immédiatement encaissée par l'intermédiaire d'un paiement unique. Dans l'éventualité où les versements périodiques s'échelonnaient sur une période de plus de cinq ans, une révision quinquennale du montant du versement serait effectuée. L'article 86 de la Loi ne prévoit pas de mécanisme de rente ou de loyer annuel percevable à perpétuité par un propriétaire, mais il permet plutôt un étalement actualisé sur plusieurs années de l'indemnité forfaitaire octroyée (M. Louis Bergeron, DT7, p. 71 et 72 et DT10, p. 81 ; DA3, annexe 2, p. 3).

- *Constat — La commission constate que la* Loi sur l'Office national de l'énergie *n'offre que la possibilité d'étaler sur plusieurs années le versement de l'indemnité offerte pour l'acquisition d'une servitude en l'actualisant et qu'Ultramar propose des modes identiques de paiement.*

Il n'en demeure pas moins que l'attribution d'une redevance annuelle est fortement souhaitée en guise d'indemnisation à long terme pour les inconvénients permanents susceptibles d'être générés par l'oléoduc projeté sur les activités agricoles ou forestières. Les participants à l'audience publique ont renvoyé à de récents projets d'implantation de parcs éoliens où les promoteurs prévoient verser une redevance annuelle aux propriétaires pour l'installation d'éoliennes sur leur propriété.

Dans le cas du projet d'aménagement d'un parc éolien dans la MRC de Rivière-du-Loup, un montant unique de 1 000 $ serait versé au propriétaire pour chaque éolienne installée sur sa propriété. Le propriétaire recevrait chaque année 0,5 % des revenus bruts d'exploitation des éoliennes présentes ou un revenu minimum garanti de 1 000 $ par éolienne. À cela s'ajouteraient 0,5 % des revenus bruts au prorata de la superficie totale du parc éolien. Un promoteur de parc éolien a estimé que les redevances annuelles versées aux propriétaires seraient de 335 000 $, soit en moyenne 2 500 $ par éolienne. Au cours de sa vie utile, une éolienne pourrait ainsi générer des revenus de 62 500 $ (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2006).

Les représentants de la FUPASH ont signalé qu'ils avaient reçu des demandes de leurs membres qui souhaitent percevoir des redevances pour le passage de l'oléoduc projeté sur leur propriété au même titre que les producteurs qui en reçoivent pour les éoliennes (M^me^ France Beaudry et M. Yvan Michon, DT11, p. 50). Cette notion de redevances semble avoir cheminé auprès des diverses instances de l'UPA. Des négociations entre l'UPA et Gazoduc Trans Québec & Maritimes inc. auraient récemment débuté sur la base de l'entente intervenue avec Ultramar en ce qui concerne les compensations et les mesures d'atténuation pour l'installation d'un gazoduc projeté entre Cacouna et Lévis. Les producteurs agricoles concernés par le

passage d'un gazoduc viseraient l'obtention de redevances annuelles[1]. La commission retient que l'idée qu'un promoteur alloue une partie de ses revenus annuels d'exploitation à l'utilisation d'une propriété serait perçue dans bien des cas non seulement comme une atténuation des désagréments liés à la présence d'une infrastructure non souhaitée, mais également comme un facteur positif d'acceptabilité.

- *Constat — La commission constate que l'idée d'associer des redevances à l'utilisation d'une propriété pour le passage d'une infrastructure de services publics est demandée par des propriétaires qui les considèrent comme une mesure susceptible d'améliorer l'acceptabilité de tels projets.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'une réflexion sur les compensations offertes pour l'acquisition de servitudes visant la traversée d'une infrastructure de transport d'énergie par le gouvernement du Québec s'impose. Elle permettrait d'intégrer la notion de partenariat où le partage des profits d'exploitation par l'entremise d'un loyer annuel serait de nature à favoriser une meilleure acceptabilité du projet auprès des propriétaires visés.*

La responsabilité en cas de déversement de produits pétroliers

De nombreux participants, préoccupés de la responsabilité qu'ils pourraient avoir à assumer les dommages à l'oléoduc qui résulteraient de leurs activités agricoles ou forestières, demandent au promoteur de leur accorder une immunité totale contre toute forme de poursuite. Dans le cas présent, le promoteur retient la notion de faute intentionnelle. En cas de faute lourde, assimilable à une négligence, le propriétaire ne serait pas responsable d'un dommage à l'oléoduc projeté et des conséquences d'une fuite.

La faute lourde est définie à l'article 1474 du *Code civil du Québec* (L.Q., 1991, c. 64) de la façon suivante : « la faute lourde est celle qui dénote une insouciance, une imprudence ou une négligence grossière ». La faute intentionnelle, contrairement à l'insouciance ou à l'accident, est le fait d'une conduite délibérée et volontaire de causer un dommage. Ainsi, dans le cas d'une faute intentionnelle, l'acte causant le dommage tout comme le dommage qui en résulte sont voulus par son auteur ou sont la conséquence directe de sa conduite. Quant à l'immunité, elle peut se définir comme l'exemption des règles générales en matière juridictionnelle (DA33).

1. [En ligne (21 juin 2007) : www.laterre.ca/?action=detailNouvelle&menu=&section=manchette&idArticle=4364].

L'article 86 (d) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* souligne que l'immunité est accordée au propriétaire, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de celui-ci. Le promoteur précise que la notion d'immunité souhaitée par les participants résulterait en une absence totale de responsabilité civile ou criminelle pour un propriétaire, ce qu'il estime inacceptable et impossible à offrir (DA50 ; M. Louis Bergeron, DT8, p. 24).

Dans le domaine de l'assurance, il appert que la notion de faute lourde se situe entre la faute simple et la faute intentionnelle. Le Bureau d'assurance du Canada rapporte qu'en septembre 2005 le promoteur était d'opinion que « pourrait être considérée comme une faute lourde le non-respect délibéré des règles de sécurité décrites dans les documents remis aux propriétaires au moment de la signature de la convention de servitude » (DA28, p. 4). Lors de la période d'information et de consultation publiques du BAPE, de nombreux propriétaires se sont inquiétés qu'en invoquant la faute lourde à la suite d'un heurt accidentel leur responsabilité soit mise en cause. De concert avec des représentants de l'UPA et du Bureau d'assurance du Canada, le promoteur a alors révisé ses documents juridiques et il a amendé la convention de droit et de propriété superficiaire et de servitudes. Ainsi, la notion de faute lourde a été remplacée par celle de faute intentionnelle (AV3, p. 3 ; DA13, p. 3 ; DA28, p. 6).

Ce faisant, les propriétaires se trouveraient ainsi dégagés de toute responsabilité relativement à des incidents ou à des dommages accidentels occasionnés à l'oléoduc au cours de travaux qu'ils exécuteraient à proximité de l'oléoduc. À cet égard, Hydro-Québec traite différemment les dommages à ses installations de transport d'électricité. Sa politique consiste à réclamer une compensation et de poursuivre, si nécessaire, toute personne responsable de dommages à sa propriété (DQ5.1).

Selon le promoteur, la protection du propriétaire en matière de responsabilité civile est adéquate, à moins que ce dernier ne provoque intentionnellement des dommages à l'oléoduc. Par ailleurs, le fardeau de la preuve reviendrait au promoteur. Il aurait à démontrer que les dommages occasionnés à l'oléoduc résultent d'un acte délibéré (M. Louis Bergeron, DT6, p. 63).

La protection offerte ne s'étendrait toutefois pas à un entrepreneur dont les services auraient été requis par le propriétaire pour des travaux sur sa propriété. Si, au cours de la réalisation des travaux, l'entrepreneur endommageait involontairement l'oléoduc, ce dernier pourrait être tenu responsable par Ultramar s'il était démontré qu'il a commis une faute au sens du *Code civil du Québec* en omettant de respecter les règles de conduite de base qui s'imposent et que ce manquement a occasionné un dommage à autrui. Dans l'éventualité où l'entrepreneur ou ses assureurs intentaient un recours contre le propriétaire, ce dernier serait indemnisé par le promoteur en vertu de l'article 5.8 de la convention de droit de propriété superficiaire

et de servitudes. En outre, un tiers n'ayant aucun lien d'affaires avec le propriétaire qui, par exemple, en effectuant des travaux de voirie dans un fossé bordant la terre du propriétaire, occasionnait par mégarde un bris à l'oléoduc pourrait, lui aussi, être poursuivi selon les mêmes motifs (DQ24.1, p. 1 et 2).

Certains participants sont aussi préoccupés par une éventuelle contamination de leur propriété en cas de déversement de produits pétroliers à la suite d'un bris de l'oléoduc. Si un tel scénario survenait, ils craignent devoir payer les frais liés à une décontamination et ils s'interrogent quant à leur responsabilité si le bris occasionné à l'oléoduc résultait de leurs travaux. À moins d'une faute intentionnelle, le promoteur indemnisera le propriétaire pour tout dommage lié à une fuite (M. Louis Bergeron, DT5, p. 26 ; DA3, *addenda* 1).

- *Constat — La commission constate qu'Ultramar, en substituant la notion de faute lourde à celle de faute intentionnelle, protège davantage les propriétaires fonciers en cas d'accident endommageant l'oléoduc projeté, entraînant ou non un déversement de produits pétroliers par des tiers.*

Par ailleurs, l'augmentation éventuelle des primes d'assurance responsabilité en raison de la présence de l'oléoduc sur leur propriété est source d'inquiétude pour certains participants à l'audience publique. Ils appréhendent que leur assureur refuse de renouveler leur police d'assurance et qu'ils ne puissent s'assurer auprès d'une autre compagnie, à moins d'une prime supplémentaire. Selon le promoteur, le Bureau d'assurance du Canada s'est engagé à trouver une solution aux litiges qui pourraient survenir entre un propriétaire et son assureur. Relativement aux primes d'assurance, rien n'indique à la commission qu'elles augmenteraient et, dans l'éventualité où survenait une telle situation, le Bureau d'assurance du Canada s'est engagé à intervenir pour y remédier (M. Louis Bergeron, DT7, p. 34 ; DA58, p. 7).

Le Bureau d'assurance du Canada a examiné la portée des clauses contenues dans la convention de droit de propriété superficiaire et de servitudes afin de vérifier si les inquiétudes soulevées par les assurés et les assureurs pouvaient être apaisées. À son avis, les *addenda* apportés à cette convention devraient répondre aux préoccupations des assurés et des assureurs (DA28, p. 4 à 6).

- *Constat — La commission constate que, en cas de contamination résultant d'un déversement de produits pétroliers à la suite d'un bris à l'oléoduc, la responsabilité des dommages à l'environnement incomberait au promoteur même si cette fuite découlait d'activités réalisées par un propriétaire. Toutefois, un tiers qui causerait de tels dommages pourrait être poursuivi par le promoteur.*

La sécurité des résidants à proximité de l'oléoduc

La compagnie exploitante aurait ainsi une grande part de responsabilité en ce qui concerne la sécurité de son oléoduc, l'environnement et la population habitant à proximité de l'ouvrage. Toutefois, les propriétaires fonciers et les personnes qui réalisent des travaux ou des activités dans le voisinage de l'oléoduc projeté auraient eux aussi une responsabilité, étant donné que leurs gestes pourraient influer sur l'exploitation sécuritaire de l'oléoduc.

Pour les pipelines sous l'autorité de l'Office national de l'énergie, tous les travaux menés à l'intérieur de l'emprise sont régis par la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et le *Règlement de l'Office national de l'énergie sur le croisement de pipelines* (parties 1 et II)[1]. Toute construction ou circulation de la machinerie lourde dans une emprise de pipeline ou à proximité faite sans contacter d'abord l'exploitant et obtenir son autorisation est interdite. En outre, par souci de sécurité, la Loi fixe un périmètre de 30 m de chaque côté du pipeline dans lequel il faut obtenir la permission de la compagnie avant d'excaver à l'aide d'engins mécaniques ou d'explosifs[2]. La compagnie autorisera les travaux si elle est convaincue qu'ils ne nuiront pas au pipeline ni à la sécurité du public. Des provinces comme l'Ontario[3] et l'Alberta[4] se sont donné une réglementation qui s'apparente à celle de l'Office.

Par ailleurs, la commission n'a pas trouvé d'équivalence réglementaire au Québec, tant pour les gazoducs que pour les oléoducs dans les codes de construction du Québec, la *Loi sur le bâtiment* (L.R.Q. c. B-1.1), la *Loi sur la Régie de l'énergie* (L.R.Q. c. R-6.01) ou la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers* (L.R.Q. c. P-29.1).

Comme le projet n'est pas soumis à la réglementation de l'Office national de l'énergie, c'est la convention de droit de propriété superficiaire et de servitudes signée entre le promoteur et les propriétaires fonciers concernés qui précise les activités interdites dans l'emprise sans avoir obtenu le consentement de la compagnie. Y sont notamment visés la construction, l'installation, l'érection ou le montage de fosses, de puits, de fondations, de pancartes publicitaires ou d'autres structures hors terre. Sont aussi prescrites à une autorisation de la compagnie les activités qui sont de nature à

1. Des mesures particulières peuvent également être prévues dans les accords de servitude négociés entre le propriétaire foncier et la compagnie.
2. *Loi sur l'Office national de l'énergie*, article 112.
3. Article 9 (1), Ontario Regulation 210/01, *Oil and Gas Pipeline Systems* fait en vertu de la *Loi de 2000 sur les normes techniques et la sécurité*.
4. Article 60(2), Alberta Regulation 91/2005, *Pipeline Regulation* fait en vertu du *Pipeline Act*.

compromettre la sécurité ou à nuire à l'exploitation sûre et efficace de l'oléoduc ou tout ce qui ne respecterait pas les normes de sécurité de la compagnie (DA3).

Il n'existe donc pas pour le projet un périmètre de sécurité en dehors de l'emprise dans lequel s'appliqueraient certaines restrictions d'activités, comme c'est le cas pour les pipelines régis par l'Office national de l'énergie. La commission souligne aussi que la convention de servitude ne lie que les propriétaires fonciers situés dans l'emprise et n'aurait pas d'effet sur des tiers résidant à proximité de l'ouvrage, qui ne sont pas propriétaires de terrains sur lesquels l'emprise est implantée.

En outre, la commission note que l'Office national de l'énergie relève en moyenne une cinquantaine d'accidents par année avec les pipelines canadiens :

> L'expérience démontre que bon nombre des accidents liés à des pipelines sont causés par les travaux d'entrepreneurs ou de tiers à proximité de canalisations. [...] L'Office national de l'énergie se préoccupe du maintien de la sécurité des pipelines relevant de sa compétence [...] Le respect du Règlement réduira les possibilités que vous endommagiez les installations pipelinières de la compagnie [...].
> (Office national de l'énergie, 2005, p. 1)

- *Constat — La commission constate que, contrairement au Canada et à certaines provinces, le Québec ne dispose pas d'une réglementation interdisant spécifiquement à des tiers de réaliser des travaux à proximité d'un oléoduc ou de circuler au-dessus avec de la machinerie lourde sans avoir préalablement obtenu l'autorisation de l'exploitant.*

- ***Avis** — La commission est d'avis que, indépendamment des restrictions d'activités prévues dans les conventions de servitude signées entre le promoteur et les propriétaires fonciers, il y aurait lieu que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune évaluent la pertinence d'établir un périmètre de sécurité de chaque côté de l'oléoduc projeté qui s'étendrait au-delà de l'emprise permanente nécessaire à la réalisation du projet.*

- ***Avis** — La commission est d'avis qu'à des fins de sécurité la pertinence d'adopter une réglementation québécoise pour encadrer les travaux et les activités à proximité de l'emprise de l'oléoduc projeté, qui préciserait la responsabilité de l'exploitant et celle des tiers, devrait être examinée par le ministère de la Sécurité publique.*

Chapitre 6 L'avis général de la commission sur le tracé retenu

Dans ce dernier chapitre, la commission analyse certains enjeux plus globaux du projet abordés par des participants à l'audience publique en ce qui concerne le tracé de l'oléoduc projeté entre Lévis et Montréal-Est. Le chapitre 2 a fait état de la méthodologie du promoteur pour le choix d'un tracé, qui a été contestée en audience publique. La commission examine ici trois revendications de la part des participants à l'audience publique. Elle suggère ensuite une approche visant à trouver un tracé optimal pour le promoteur et les communautés touchées par le projet d'oléoduc.

Des tracés de rechange

Bien que d'autres tracés ont parfois été proposés en audience publique par des participants, la commission retient trois propositions qui cherchent à minimiser les impacts sur les propriétés privées agricoles ou forestières de même que sur les milieux naturels touchés par le tracé privilégié par le promoteur. Ce sont l'emprise de l'autoroute 20 entre Lévis et Boucherville, l'emprise d'un oléoduc installé entre Drummondville et Boucherville qui n'est plus en exploitation depuis plusieurs années et qui appartient à la compagnie L'Impériale (ESSO) et, enfin, des emprises de lignes électriques d'Hydro-Québec. La commission ayant examiné au chapitre 3 les diverses préoccupations des participants à l'audience publique liées aux impacts appréhendés du tracé de l'oléoduc proposé par le promoteur, elle se concentrera ici sur la faisabilité d'installer un oléoduc dans l'une de ces emprises.

L'autoroute 20

Comme propriétaires agricoles ou forestiers visés par l'éventuelle emprise de l'oléoduc projeté, ils ont été nombreux à proposer l'autoroute 20 et ses abords pour l'implanter. Un des principaux points que ces participants ont fait valoir en audience publique en faveur de cette solution est qu'un projet d'oléoduc similaire a été considéré à cet endroit dans les années 1990. En outre, certains estiment que les inconvénients que les propriétaires privés subiraient seraient grandement diminués puisque l'oléoduc serait soit en pleine propriété publique, soit à la limite des terres agricoles et forestières, évitant ainsi de les fragmenter.

L'oléoduc dans l'emprise de l'autoroute 20

Tel qu'il a été mentionné au chapitre 2, le ministère des Transports n'autorise pas l'installation d'infrastructures de services publics, dont les oléoducs, le long des axes routiers sous sa responsabilité ailleurs que dans l'entité secondaire. Dans le cas d'une autoroute, le Ministère n'accepte même pas que l'entité secondaire reçoive une telle infrastructure. Il estime que les routes sont conçues avant tout pour le déplacement sécuritaire et fluide des personnes et des marchandises. Sa position est énoncée dans le recueil des normes pour les ouvrages routiers autorisé par la sous-ministre adjointe à la Direction générale des infrastructures et des technologies. Ces normes sont internes au Ministère.

L'entité secondaire de l'autoroute 20 ferait en moyenne 7 m de largeur entre Lévis et Boucherville. Compte tenu que le promoteur a besoin d'une emprise permanente de 18 m, à laquelle s'ajoute une emprise temporaire de 10 à 15 m, l'entité secondaire serait nettement insuffisante pour réaliser le projet. Le ministère des Transports a aussi précisé que 73 viaducs seraient à franchir entre Lévis et Boucherville, sans compter les centaines de ponceaux et les dizaines de ponts. De plus, par endroits, le Ministère a ajouté une troisième voie par chaussée, sans élargir son emprise, en empiétant sur l'entité secondaire. Dans ce contexte, il accepterait seulement qu'elle soit utilisée comme emprise temporaire pour les travaux, là où c'est possible. En outre, pour des raisons de sécurité, le Ministère ne permettrait pas à la machinerie de chantier et aux camions d'emprunter une chaussée de l'autoroute. Il a précisé que, selon les besoins, l'oléoduc pourrait traverser par forage directionnel son emprise, sans toutefois que cela ne perturbe la circulation routière, bien entendu (M. Richard Carpentier, DT3, p. 41 à 77 ; DB4).

Malgré ce refus du ministère des Transports d'accepter un oléoduc dans l'emprise de l'autoroute 20, la commission note que l'emprise de l'autoroute fait environ 90 m de large. Le besoin d'une emprise de 28 à 33 m pour l'oléoduc projeté ainsi que d'un accès pour le transport des éléments de construction reviendrait à fermer l'une des deux chaussées de l'autoroute sur plusieurs dizaines de kilomètres simultanément, et ce, pendant plusieurs mois. Compte tenu que les travaux seraient échelonnés sur une période de quinze mois, il surviendrait des problèmes importants de fluidité du trafic routier interurbain entre l'est et l'ouest du Québec. La commission rappelle que le débit journalier sur l'autoroute 20 oscille entre 30 000 et plus de 80 000 véhicules selon l'endroit et le moment de l'année. Par ailleurs, la commission n'ose estimer combien il en coûterait pour remettre en état une chaussée de l'autoroute 20 sur 240 km.

- ***Avis*** *— La commission estime qu'il apparaît inconcevable d'utiliser l'emprise de l'autoroute 20 pour implanter l'oléoduc projeté par Ultramar entre Lévis et Boucherville.*

L'oléoduc adossé à l'autoroute 20

Une option étudiée par le promoteur était d'adosser l'oléoduc projeté le plus près possible de l'emprise de l'autoroute 20, de Lévis jusqu'à sa jonction avec l'autoroute 30 en Montérégie. Compte tenu de la présence d'une emprise élargie à l'emplacement de 73 viaducs et de la proximité de plusieurs commerces de service et résidences à ces endroits, le promoteur a dû prévoir un tracé qui évite ces éléments. Ces évitements sont même importants vis-à-vis d'une dizaine d'agglomérations. Le promoteur a aussi relevé diverses infrastructures telles que des câbles souterrains, des lignes de transport d'électricité, des gazoducs de distribution, des brise-vent naturels ou plantés pour améliorer la sécurité routière en hiver, des voies de desserte et, enfin, des voies ferrées. Il a estimé que le coût lié au passage d'un oléoduc dans ces infrastructures et les objectifs de sécurité publique en cas d'accident technologique justifiaient un déplacement du tracé vers l'intérieur des terres (PR3.1, p. 5-3 ; DA41).

À partir de sa méthodologie, le promoteur a estimé qu'un tracé qui longerait l'autoroute 20 serait désavantageux sur le plan humain, technique et économique. Il a néanmoins conservé des éléments du tracé comme variantes potentielles pour éviter éventuellement d'autres secteurs qu'il jugeait problématiques, mais, en bout de ligne, il n'en a retenu aucun dans son tracé préférentiel.

- *Constat — La commission constate que les abords de l'autoroute 20 comportent* a priori *de nombreuses contraintes principalement liées au milieu humain bâti qui requièrent que l'oléoduc projeté les évite, notamment pour des motifs de sécurité publique.*

Le couloir dit ESSO

Le tracé dans l'axe d'un oléoduc existant et qui n'est plus en exploitation, appartenant à la compagnie L'Impériale (ESSO), constitue une variante à l'adossement de l'oléoduc le long de l'autoroute 20, entre Drummondville et la jonction avec l'autoroute 30. Un regroupement régional de propriétaires agricoles et forestiers concernés par l'emprise projetée et de groupes d'intérêt pour la protection du boisé de Verchères, les MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais ainsi que la Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune ont fait part en audience publique de leur intérêt pour cette option. Selon eux, elle a l'avantage de récupérer une emprise existante et évite une large part des

impacts attendus avec le tracé du promoteur sur les terres agricoles et dans les boisés situés dans une région déjà mal pourvue en arbres.

L'Impériale a utilisé l'oléoduc ESSO, de 213 mm de diamètre (8 pouces) et de 78 km de long, pour approvisionner en produits pétroliers la Rive-Sud de Montréal jusqu'à Drummondville au moyen de deux terminaux de desserte munis de réservoirs. Ils ont été exploités de 1968 jusqu'au début des années 1990 et les deux terminaux sont aujourd'hui démantelés (PR3.1, p. 5-13 ; DA22).

La commission note que cet oléoduc a un diamètre inférieur à celui projeté et une capacité de transport moindre, avec seulement 45 000 b/j. De plus, il est en partie adossé à l'autoroute 20, parfois à quelques centaines de mètres ou implanté à l'intérieur de l'emprise secondaire de l'autoroute. Il traverse à plusieurs reprises des zones commerciales densément bâties qui comportent parfois des résidences. Compte tenu que l'emprise de cet oléoduc est relativement étroite en certains endroits, puisqu'elle varie entre 15 m et aussi peu que 60 cm, il n'est pas envisageable de la réutiliser partout. La commission rappelle qu'outre une emprise permanente de 18 m il faut prévoir une emprise temporaire de 10 à 15 m pour les travaux. Entre Drummondville et Boucherville, le tracé ESSO compose donc avec des contraintes physiques analogues à un tracé adossé à l'autoroute 20.

Le promoteur a utilisé cette argumentation pour rejeter le tracé ESSO et les trois MRC en faveur de ce tracé ont convenu en audience publique qu'il faudrait éviter certains points trop urbanisés le long de l'autoroute 20.

- *Constat — La commission constate que l'oléoduc non utilisé près de l'autoroute 20, entre les villes de Drummondville et de Boucherville et qui appartient à la compagnie L'impériale (ESSO), n'a pas la capacité de transport requise pour les besoins d'Ultramar. Il ne peut donc pas être réutilisé par l'entreprise.*

Par ailleurs, la commission prend acte des positions des participants en faveur d'une réutilisation de l'emprise ESSO, qui divergent sur certains points selon les champs d'intérêt de chacun. Ainsi, pour la définition fine du tracé de l'oléoduc projeté, la Fédération de l'UPA demande d'utiliser presque exclusivement l'emprise actuelle de l'oléoduc ESSO tandis que les trois MRC estiment que le promoteur pourrait travailler à partir de celle-ci et optimiser un tracé qui minimiserait les impacts sur les milieux agricole, naturel et humain. De plus, la commission a constaté en circulant sur l'autoroute 20 les 18 et 19 avril 2007 que certains segments estimés comme réutilisables par ces participants comporteraient des inconvénients notables pour maintenir l'accès aux commerces pendant les travaux (M^{me} France Beaudry, DT11, p. 55 ; M. Gilles Plante, DT12, p. 55).

- *Constat — La commission constate que plusieurs portions de l'emprise de l'oléoduc existant de la compagnie L'Impériale (ESSO), situé le long de l'autoroute 20 entre Drummondville et Boucherville, apparaissent réutilisables tandis que d'autres ne le seraient pas.*

L'emprise de lignes électriques

Pour ce qui est d'utiliser l'emprise des lignes électriques à 735 kV d'Hydro-Québec entre Lévis et Montréal-Est, la commission rappelle les exigences de sécurité pour se prémunir contre les arcs électriques. Ainsi, une distance qui croît avec la puissance de la ligne serait maintenue entre l'oléoduc et les fils. Dans le cas d'une ligne à 735 kV, l'oléoduc serait installé à une distance minimale de 50 à 60 m. En conséquence, il ne serait pas sécuritaire de l'installer dans l'emprise, qui fait environ 90 m de large au total, avec les pylônes installés au centre. Tout comme Hydro-Québec, la commission ne peut souscrire à cette option (DA19 ; M. Ray Awad, DT2, p. 34 à 55).

- ***Avis** — La commission estime inutile de poursuivre plus en détail l'examen de l'emprise de l'autoroute 20 pour y accueillir l'oléoduc projeté puisque cette artère routière majeure doit demeurer utilisable pour le trafic routier transitant entre l'est et l'ouest du Québec. Il en va de même pour les emprises de lignes électriques. Par contre, des portions de terrain adjacentes à l'autoroute 20 pourraient possiblement être avantageusement utilisées, notamment en Montérégie, par rapport au tracé privilégié par le promoteur.*

Une proposition de procédure de consultation

Actuellement, la commission ne dispose que de l'évaluation environnementale détaillée du tracé proposé par le promoteur. De plus, seul ce tracé a pu faire l'objet d'une optimisation par ce dernier au cours des mois qui ont précédé la recevabilité de l'étude d'impact par le MDDEP. Un tel degré de détail n'existe donc pas pour les tracés de rechange avancés par des participants à l'audience publique, malgré certains inventaires faits par le promoteur à des fins de comparaison technique, environnementale et économique des tracés qu'il a examinés.

La commission note que des portions de tracés de rechange pourraient être avantageuses, notamment pour la protection des milieux agricole et naturel. Elles comportent toutefois à première vue des inconvénients, notamment sur le milieu humain bâti et la sécurité publique. Il est possible qu'une analyse comparative démontre qu'elles sont moins avantageuses globalement que le tracé retenu par le promoteur. Il est également possible que l'optimisation de l'un de ces tracés, réalisée

sur une base technique, environnementale et économique objective, conduise à établir un meilleur tracé global qui serait acceptable pour les participants à l'audience publique, le promoteur et les autorités gouvernementales.

Aucun tracé de rechange n'a été débattu dans la population touchée, faute de consultation publique à cette fin. Au moment de l'audience publique, dans le cas particulier de l'emprise ESSO, la commission a même noté au moins trois tendances qui mènent à un tracé non entièrement défini, soit une qui veut protéger en premier lieu les activités agricoles, une autre qui est surtout motivée par la préservation des milieux naturels et une autre qui semble plutôt soucieuse de l'évitement des milieux bâtis résidentiels ou commerciaux. Une conciliation de ces intérêts est évidemment requise.

- ***Avis*** — *Faute d'étude d'impact sur les tracés de rechange proposés par des participants à l'audience publique, la commission ne s'estime pas être en mesure de déterminer si l'un de ces tracés est préférable à celui d'Ultramar.*

Par ailleurs, le promoteur a fait valoir ses réserves devant ces tracés de rechange pendant l'audience publique et dans des rectificatifs aux mémoires des participants. Outre sa position exprimée dans son étude d'impact en faveur de son propre choix de tracé, qu'il estime toujours optimal, le promoteur a aussi invoqué des arguments d'infaisabilité technique en ce qui a trait à certains segments proposés par les participants (DA56 ; DA57 ; DA58).

Durant l'audience publique, le débat a essentiellement porté sur le tracé du promoteur. Certains participants, inquiets d'un possible changement de tracé, se sont manifestés pendant les séances ou par écrit après celles-ci. La commission souligne que le BAPE a informé la population sur le tracé privilégié par le promoteur lors d'une période d'information et de consultation publiques de 45 jours et que, subséquemment, ce sont des citoyens préoccupés par ce tracé qui ont obtenu une audience publique du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Dans ce contexte, la commission est préoccupée par l'éventualité de proposer un tracé de rechange sans avoir informé et consulté correctement les personnes pouvant être touchées et sans tenir un débat public approprié. Il y aurait alors à ses yeux un manque d'équité et de transparence.

La commission estime qu'une éventuelle révision du tracé de l'oléoduc projeté devrait être faite dans les règles de l'art de l'évaluation environnementale et en tenant compte des principes du développement durable, notamment ceux liés à la santé et la qualité de vie, à l'équité et la solidarité sociales, à la protection de l'environnement, à l'efficacité économique, à la prévention et, enfin, à la participation et l'engagement. En ce sens, le degré de connaissance des répercussions humaines, techniques,

économiques et environnementales et la compréhension du milieu propre à chacun des tracés étudiés seraient équivalents avant d'enclencher la comparaison pour tenter d'en choisir un.

- ***Avis*** — *La commission propose la formation d'une table de concertation regroupant les MRC et les conseils régionaux de l'environnement, les fédérations de l'UPA, les associations de producteurs forestiers concernées par le tracé et Ultramar afin de réexaminer certaines portions du tracé de l'oléoduc projeté en Montérégie. La présence du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs serait également nécessaire pour veiller à ce que l'évaluation environnementale des options de tracé soit faite dans les règles de l'art.*

- ***Avis*** — *La commission propose que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs désigne un conciliateur qui présiderait aux réunions de travail de la table de concertation proposée par la commission. Le conciliateur veillerait au bon fonctionnement de la table et pourrait suggérer des pistes de solution.*

- ***Avis*** — *La commission est d'avis qu'une consultation publique sur les options de tracé d'oléoduc étudiées devrait être intégrée au processus de concertation avant que l'analyse environnementale du projet ne soit terminée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

Le processus de conciliation pourrait s'inspirer d'approches objectives existantes et reconnues internationalement. La commission mentionne celle communément nommée « aide multicritère à la décision » qui prévoit la participation de parties issues de milieux divers et dont plusieurs outils ont été mis au point ces dernières années. Les frais de logistique, la rémunération du conciliateur et le coût des études et des recherches que ce dernier estimerait nécessaires seraient à la charge du promoteur.

Par ailleurs, puisque des corrections mineures du tracé sont aussi possibles, tel qu'il en a été fait état au chapitre 3, la commission estime que les propriétaires éventuellement touchés devraient être consultés avant de définir le nouveau segment de tracé.

Conclusion

Au terme de son analyse, la commission est d'avis que le transport de 100 000 b/j de produits pétroliers entre Lévis et Montréal-Est par oléoduc est avantageux par rapport au transport par train ou par navire à l'égard de la sécurité publique, de la flexibilité, de la fiabilité et des émissions de gaz à effet de serre. Ultramar expédie actuellement vers Montréal-Est près de 50 000 b/j par train et par navire et augmenterait ses expéditions de 50 000 b/j.

La capacité de production des raffineries du Québec et de l'Ontario ne fournit pas à la demande intérieure en produits pétroliers légers et un déficit de 100 000 b/j existe. Ainsi, l'accroissement d'environ 50 000 b/j de la production à la raffinerie d'Ultramar à Lévis, qui est en cours de réalisation, ainsi que le projet d'oléoduc qui approvisionnerait Montréal et l'Est ontarien n'auraient pas pour conséquence de modifier la consommation de produits pétroliers. En ce qui a trait à la consommation future, les gouvernements du Québec et du Canada anticipent un ralentissement de la croissance et un possible plafonnement au début de la décennie de 2010 qui serait suivi d'une décroissance compte tenu des programmes d'économie d'énergie. Selon l'information dont elle dispose, la commission ne peut donc pas établir le bien-fondé de l'option d'Ultramar d'augmenter éventuellement la capacité de transport de l'oléoduc projeté de 100 000 b/j à 170 000 b/j.

La méthodologie du promoteur pour élaborer des tracés potentiels pour son oléoduc et pour choisir un tracé préférentiel a été contestée par des participants à l'audience publique, principalement en Montérégie. Les superficies boisées qui s'y trouvent sont sous le seuil visé par le gouvernement du Québec en vertu des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire agricole et le déboisement qu'entraînerait le projet d'oléoduc aurait pour effet d'amplifier cette situation. De même, le projet y traverserait de nombreuses terres agricoles drainées.

Pour les divers tracés de rechange proposés par des participants à l'audience publique, la commission estime que des portions de terrain adjacentes à l'autoroute 20 pourraient être avantageusement utilisées en Montérégie où des sections de l'emprise de l'oléoduc existant de la compagnie L'Impériale (ESSO) pourraient être disponibles. Toutefois, la commission ne s'estime pas être en mesure de déterminer si l'un de ces tracés est préférable, faute d'étude d'impact sur les tracés de rechange, d'autant plus que ces propositions n'ont pas fait l'objet d'une consultation publique. Elle propose donc la formation d'une table de concertation dirigée par un conciliateur, qui regrouperait les diverses parties et le promoteur. Enfin, une consultation publique

sur les options de tracé d'oléoduc étudiées par cette table serait requise pour des motifs d'équité.

Peu importe le tracé retenu en Montérégie, la perte de milieux boisés que causerait le projet devrait être compensée par Ultramar par le boisement d'une superficie équivalente. Également, Ultramar devrait acquérir à des fins de conservation des boisés d'intérêt dans l'ensemble des régions qui seraient touchées par le projet afin de compenser les superficies perdues.

L'évitement des zones urbanisées constitue un atout de l'oléoduc projeté pour la sécurité publique. Une éventuelle modification du tracé devrait préserver cet avantage. Par ailleurs, les instances municipales touchées devraient adopter des dispositions de contrôle du développement pour interdire l'implantation de résidences et de bâtiments sensibles dans la zone d'impact des pires scénarios d'accident technologique retenus par Ultramar.

De manière générale, la présence de l'oléoduc n'empêcherait pas les activités forestières de part et d'autre de l'emprise permanente. Les propriétaires forestiers seraient contraints d'utiliser des chemins d'accès construits par Ultramar pour traverser l'emprise avec la machinerie. Quant aux agriculteurs, ils poursuivraient leurs activités normales. La profondeur d'enfouissement pour l'oléoduc projeté de 0,9 m en milieu forestier et 1,2 m en milieu agricole est supérieure aux exigences de la norme CSA-Z662-03 de l'Association canadienne de normalisation. Rien n'indique qu'une profondeur accrue offrirait des avantages supplémentaires pour la sécurité des exploitants et elle pourrait même augmenter les contraintes pour ces derniers. Pour des raisons de sécurité, il est souhaitable que les exploitants soient tenus de contacter Ultramar avant de réaliser toute activité non autorisée au-dessus de l'emprise de l'oléoduc, peu importe la profondeur d'enfouissement de celui-ci.

Ultramar devrait participer financièrement à des projets de compensation des milieux hydriques, en collaboration avec les organismes de bassins versants et les groupes environnementaux concernés par la présence éventuelle de l'oléoduc, compte tenu du nombre élevé de cours d'eau sur le tracé. Ultramar aurait avantage à constituer un fonds d'aménagement forestier destiné aux propriétaires forestiers touchés par son projet d'oléoduc.

Ultramar devrait assurer une surveillance de chantier pour veiller à la sécurité de la population locale, notamment pendant les périodes d'inactivité à certains points du chantier. Après les travaux, un suivi d'une durée minimale de cinq à sept ans serait nécessaire afin de s'assurer du retour aux conditions initiales ou prévues des milieux humains, forestiers, agricoles et humides.

Par ailleurs, le regroupement des emprises linéaires de services publics est en principe souhaitable à l'échelle régionale, puisqu'il diminue le morcellement du territoire. À l'échelle locale, l'ajout d'emprises sur une même propriété peut toutefois entraîner un cumul d'inconvénients. Conséquemment, Ultramar devrait majorer la compensation financière qu'elle offre aux propriétaires en fonction du nombre d'emprises présentes sur leur propriété.

Pour le passage de l'oléoduc projeté, plusieurs propriétaires demandent des redevances plutôt qu'une somme forfaitaire. Une réflexion sur les compensations offertes pour l'acquisition de servitudes visant la traversée d'une infrastructure de transport d'énergie s'impose. Elle permettrait d'intégrer la notion de partenariat où le partage des profits d'exploitation par l'entremise d'un loyer annuel assurerait une meilleure acceptabilité du projet auprès des propriétaires visés.

Fait à Québec,

Michel Germain
Président de la commission

François Lafond
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Jasmin Bergeron, analyste
Maude Durand, analyste
Julie Milot, analyste

Avec la collaboration de :
Chantal Dumontier, agente de secrétariat
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Julie Olivier, conseillère en communication

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Gaétan Barré

M. Yvon Bazinet

M. Michel Beauchamp

M^me^ Huguette L. Beaudoin

M^me^ Colette Beaupré

M. Fernand Bédard

M. Jean Bernard

M. Benoit Blanchet

M^me^ Esther Bolduc

M. Éric Boutin

M. Gilles Boutin

M. Patrick Brissette

M. Yves Carrey

M^me^ Line Charest et M. Guillaume Larochelle

M^me^ Diane Côté

M^me^ Pauline Côté-Dallaire et M. Eudore Dallaire

M. Denis Croteau

M. Jocelyn Demers

M^me^ Marie Demers

M. Michel Demers

M. Pierre Désautel

M. Jean-Guy Desautels

M. Fernand Fillion

M. Yves Gaulin

M. Alain Gingras

M. Marcel Gingras

M. Gaston Gingras

M^me^ Céline Girard

M. Gérald Godbout

M^me^ France Lamonde

M^me^ Colette Larochelle

M. Germain Larochelle

M. Marc Laurin

M. Jean-Guy Major

M. Gilles Morin

M. Léo Nadeau

M. Irénée Parent

M. André Rivard

M. Gérard Saint-Pierre

M. Daniel St-Pierre

M^mes^ Diane St-Pierre et Sonia Richard

M^me^ Huguette St-Pierre Leblanc

M^me^ Madeleine St-Pierre

M^me^ Martine St-Pierre

M^me^ Lucie Samson-Turcotte et M. Guy Turcotte

M. Denis Scott

M. Martin Scott

M. Ghislain Tardif

M. Benoit Vigneault

M. Marcel Vigneault

Association de propriétaires privés, agricoles (acéricoles) et forestiers
M. Mario Chrétien

Collectif en environnement Mercier-Est
M. Marc Lessard

Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches
M. Guy Lessard

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
M. Richard Marois

Environnement Nature Boucherville
M[me] Anne Barabé

Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe
M[me] France Beaudry
M. Réjean Bessette

Ferme Belcharron enr.
M. Claude Charron
M[me] Lynda Daigneault

Ferme Des Larges
M. Marcel De Grandpré

Ferme Des Vignolas
M. Alain Vigneault

Ferme Gabriel Tremblay SENC
M. Gabriel Tremblay

Ferme Gaimo SENC
M. Gaétan Moreau

Ferme Guilmain et Fils inc.
M. Raymond Guilmain

Les Entreprises lévisiennes inc.
M. Jean-Guy Bergeron

Les Entreprises Y. Lemieux inc.
M. Yves Lemieux

Mouvement Au Courant
M. John Burcombe

MRC de La Vallée-du-Richelieu
M. Gilles Plante

Municipalité de paroisse de La Présentation
M. Claude Roger

Municipalité de Saint-Marc-sur-Richelieu
M[me] Nancy Bélanger

Municipalité de Saint-Mathieu-de-Beloeil
M[me] Doris Parent

Syndicat de l'UPA de Rouville
M. Bernard Petit

Syndicat de l'UPA Bagot
M. Mario Dupont

UPA Ceinture verte
M[me] France Beaudry

UPA Maska
M. Pascal Bernier

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 12 mars 2007.

La commission et son équipe

La commission

Michel Germain, président
François Lafond, commissaire

Son équipe

Jasmin Bergeron, analyste
Chantal Dumontier, agente de secrétariat
Maude Durand, analyste
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Julie Milot, analyste
Julie Olivier, conseillère en communication

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 26, 28 février et 1er mars 2007

Rencontres préparatoires tenues à Saint-Hyacinthe, Lyster et Québec

1re partie

Les 12, 13 et 14 mars 2007
Hôtel des Seigneurs
Saint-Hyacinthe

Les 19 et 20 mars 2007
Centre communautaire de Plessisville
Plessisville

Les 21 et 22 mars 2007
Centre multifonctionnel
Saint-Étienne-de-Lauzon

2e partie

Les 16 et 17 avril 2007
Hostellerie Rive Gauche
Belœil

Le 18 avril 2007
Restaurant Ti-Père B.B.Q
Saint-Hyacinthe

Les 23 et 24 avril 2007
Complexe hôtelier Du Pré
Princeville

Le 24 avril 2007
Projet d'interactivité entre Princeville et Saint-Étienne-de-Lauzon

Le promoteur

Ultramar ltée	M. Louis Bergeron, porte-parole M. Louis Forget M. Bruno St-Laurent
Ses consultants	
DDH Environnement	M. Jean Halde
Groupe-conseil UDA	M. Claude Veilleux

Les personnes-ressources

M. Ray Awad M[me] Louise Savoie	Hydro-Québec
M. Bernard Brouillette M. Camille Desmarais M. Jean-François Guay M. Yvon Pesant	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
M[me] Francine Audet M[me] Nathalie Martel	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Secteur énergie M. Raynald Archambault *Secteur forêt* M. Jim Routier M. Normand Villeneuve *Secteur faune* M. Pierre Bilodeau M. Luc Major M. Grégoire Ouellet	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
M. Simon Arbour M[me] Christine Blanchette M[me] Karine Martel	Ministère de la Santé et des Services sociaux
M. Dave Castegan M[me] Julie Lavallée M. Romain St-Cyr	Ministère de la Sécurité publique
M. Richard Charpentier M. Lévis Leblond M. Normand Tremblay	Ministère des Transports

M. Denis Ouellet	MRC d'Arthabaska
M. Lucien Lampron	MRC de Drummond
M. Carl Plante	MRC de L'Érable
M^{me} Ginette Blanchard	MRC de Lajemmerais
M. Réal Campeau M. François Lestage	MRC des Maskoutains
M. Jean-François Albert	MRC de Nicolet-Yamaska
M. François Sénécal	MRC de La Vallée-du-Richelieu
M. Ernest Lépine	Ville de Laval
M. Michel Hallé	Ville de Lévis
M. Jean Mercille	Ville de Longueuil
M. Robert Coutu M. François Mérineau	Ville de Montréal-Est

Avec la collaboration écrite des organismes suivants :

M. Jean Lamoureux	Agence canadienne d'inspection des aliments
M^{me} Julie Sénécal	Canadien National
M. Louis Breton	Environnement Canada
M. Jacques Brind'Amour	La Financière agricole du Québec
M. Pierre Pion	Municipalité de Boucherville
M. Robert Steedman	Office national de l'énergie
M. John Harbour	Société de l'assurance automobile du Québec
M. Jean Larose	Union des producteurs agricoles du Québec

Les participants

	Mémoires
M. Alain Beaudoin par M. Xavier Beaudoin	DM77
M^me^ Huguette L. Beaudoin et M. Noël Beaudoin	DM48
M. Fernand Bédard	DM73
M. Pascal Bernier	
M. Dany Berthiaume	
M. Benoit Blanchet	
M^me^ Esther Bolduc	DM37
M. Patrick Brissette	
M. Yvon Camirand	
M. Claude Charron	DM65 DM65.1
M. Mario Chrétien	DM23 DM23.1
M^me^ Diane Côté par M. Gérald Godbout	DM78
M^me^ Diane Côté et M. Gérald Godbout	DM13 DM13.1
M^me^ Pauline Côté-Dallaire et M. Eudore Dallaire	DM21 DM21.1
M. Denis Croteau	
M. Jean-Luc Dalpé	
M^me^ Colette et M. Jocelyn Dermers	DM75
M. Louis Duchesneau	
M. Mario Dupont	
M. Denis Durand	DM72
M. Fernand Filion	DM16

M. Yves Gaulin	DM38
M. Alain Gingras	
M. Gaston Gingras	DM11
M^{me} Céline Girard par M. Martin Scott	
M. Jacques Godin	Verbal
M. Thomas Guentert	
M. Mario Hébert	
M. Patrice Juneau	
M. Serge Labrie	DM42
M. Claude Lambert	DM28
M. Paul Lamoureux	DM60
M. Gilles Larouche	
M^{me} Nicole Loubert	
M. Richard Marois	
M^{me} Louise Martineau	DM17
M^{me} Danielle Michaud et M. Marc Laurin	DM7
M. Gilles Morin	DM66
M. Léo Nadeau et M^{me} Estelle Lehoux	DM30 DM30.1
M. Pierre-Emmanuel Paradis	DM34
M. Dominic Pelletier	DM71
M. Roger Petit	DM3 DM3.1
M. Yves Pilotte par M. Gérald Godbout	
M. Carl Plante	
M. Germain Richard	DM40

M[me] Francine Robin et M. Claude Filion		DM4
M[me] Lucie Samson-Turcotte et M. Guy Turcotte		DM49 DM49.1 DM49.2
M. Denis Scott par M. Martin Scott		Verbal
M. Martin Scott		DM26
M[me] Martine St-Pierre		DM15
M. Ghislain Tardif et M[me] Julie Fontaine		DM36
M. Gérard Tremblay		DM1
M[me] Lynda Turcotte		DM46
M. Serge Veilleux		
M. Benoit Vigneault		DM47
M. François Vigneault		
M. Marcel Vigneault		DM12
Alliance pour une gestion des interfaces industrielles/résidentielles responsable	M[me] Nicole Loubert M. Patrick Malbœuf	DM35
Association canadienne des fabricants de produits chimiques	M. Jules Lauzon M. Louis A. Rail	DM5 DM5.1
Association de propriétaires privés, agricoles (acéricoles) et forestiers	M. Mario Chrétien M. Reynald Godin	DM39 DM39.1
Association industrielle de l'est de Montréal	M. Pierre Frattolillo	DM44
Centre de la nature de Mont-Saint-Hilaire		DM45
Chambre de commerce de la Pointe-de-l'Île		DM8
Chambre de commerce de Lévis	M. Jérôme Gaudreault M[me] Sylvie Girard M[me] Véronique Roberge	DM74 DM74.1
Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal et de la Rive-Sud	M. Daniel Marcoux M. Jean-François Gauvin	Verbal

Chambre de commerce régionale de Chaudière-Appalaches		DM29
Club de golf Saint-Simon (1977) inc.	M. Yves Bernier M. Michel Frenière	DM32 DM32.1 DM32.2
Collectif en environnement Mercier-Est	M. Marc Lessard	DM52
Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu	M. Hubert Chamberland	DM55 DM55.1
Commissariat au commerce		DM10
Conseil régional de l'environnement Chaudière-Appalaches	M. Guy Lessard M. Cosmin Vasile	DM62 DM62.1
Conseil régional de l'environnement de la Montérégie	M. Marc Brissette M. Richard Marois	DM51 DM51.1 DM51.2
Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec	M. Éric Perreault	DM67
Députée fédérale de Drummond, M[me] Pauline Picard		DM54
Député provincial de Drummond, M. Normand Jutras		DM6
Environnement nature Boucherville		DM24
Famille Godin et Beauregard		DM14
Famille Meigs et Moreau	M[me] Nancy Meigs	DM22
Famille Richard et Saint-Pierre	M. Gérard Saint-Pierre	DM2
Fédération des chambres de commerce du Québec et les chambres de commerce et d'industrie de Drummond, de la Rive-Sud, des Maskoutains, des Bois-Francs et de l'est de l'île de Montréal	M[me] Françoise Bertrand M. Jean-Marie Dépatie M. Robert Pelletier	DM41
Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe	M[me] France Beaudry M. Daniel Grégoire M. Yvan Michon M. Simon Trépanier	DM56
Ferme Bazinet et Fils inc.		DM43

Ferme Belcharron enr.	M. Pierre-Luc Charron	DM59
Ferme Bennett		DM79
Ferme Kalexstar SENC	M. Marc Giroux	DM76
Ferme des Vignolas	M. Alain Vigneault	
Ferme Gabriel Tremblay	M. Gabriel Tremblay	
Ferme Gaimo inc.	M. Gaétan Moreau	DM33
Ferme Gérard Rainville et Fils inc.	M[me] Martine Rainville M[me] Louise Savoie	DM50
Ferme Montaye inc.	M[me] France Lamonde M. Alcide Cantin	DM70 à DM70.3
Le Groupe Lussier	M[me] Marie-Josée Ferron	DM68
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent	M. André Stainier	DM61
Les directeurs régionaux de santé publique	M. Jocelyn Lavigne	DM69 DM69.1
Les élèves de 2[e] secondaire de l'école Monique-Proulx	M[me] Virginie Hébert et autres	Verbal
Les Entreprises lévisiennes inc.	M. Jean-Guy Bergeron	DM31 DM31.1
Les Industries Bonneville ltée		DM81
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	
Municipalité de paroisse de La Présentation	M. Sylvain Michon M. Claude Roger	DM19
MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais	M. Claude Bernier M[me] Francine Morin M. Gilles Plante M[me] Suzanne Roy	DM64 à DM64.4
Neilson inc.		DM9
SGS X-PER-X inc.	M. Gérard Landry	DM25

Société de développement de Lévis	M. Jean-François Carrier M[me] Louise Gingras	DM63
Société de développement économique de Drummondville		DM20
Société de développement économique Rivière-des-Prairies–Pointes-aux-Trembles–Montréal-Est	M. Jean Gauthier	DM27
Syndicat des propriétaires forestiers de la région de Québec	M. Martin J. Côté M. Denis Villeneuve	DM57
UPA Bagot		DM58
UPA Ceinture verte	M[me] France Beaudry	
Ville de Drummondville		DM18
Ville de Lévis	M. Dominic Fortin M[me] Danielle Roy-Marinelli M. Philippe Meurand M[me] Julie Tremblay	DM53 DM53.1

Au total, 81 mémoires et 3 présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque Francine-McKenzie
Saint-Jean-Chrysostome

Bibliothèque de Saint-Mathieu-de-Belœil
Saint-Mathieu-de-Belœil

Bibliothèque de Plessisville
Plessisville

Bureau du BAPE
Québec

Bibliothèque T.-A.-Saint-Germain
Saint-Hyacinthe

Bibliothèque municipale Côme-Saint-Germain
Drummondville

Université du Québec à Montréal
Montréal

La documentation déposée à l'occasion du projet à l'étude

Procédure

PR1 ULTRAMAR LTÉE. *Avis de projet*, février 2005, 15 pages et annexe.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, février 2005, 25 pages.

PR3 ULTRAMAR LTÉE. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

- **PR3.1** *Volume 1 – Étude d'impact*, mai 2006, pagination diverse.
- **PR3.2** *Volume 2 – Annexes cartographiques*, mai 2006, 36 figures.
- **PR3.3** *Volume 3 – Autres documents annexes*, mai 2006, pagination diverse.
- **PR3.4** *Volume 4 – Cartographie du tracé*, mai 2006, 138 pages et fiches des cours d'eau.
- **PR3.5** *Volume 7 – Résumé*, novembre 2006, pagination diverse.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 4 août 2006, 17 pages et annexe.

PR5.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires complémentaires adressés au promoteur*, 25 août 2006, 5 pages.

PR5.2 ULTRAMAR LTÉE. *Complément et réponses aux questions et commentaires des agences réglementaires*, septembre 2006, pagination diverse.

PR5.2.1 *Annexe E du volume 5 – Étude de potentiel archéologique*, septembre 2006, 66 pages et annexes.

PR5.3 *Volume 6 – Complément cartographique*, septembre 2006, pagination diverse.

PR5.4 ULTRAMAR LTÉE. Addenda *1 – Réponses aux questions et commentaires adressés par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal le 26 octobre 2006 et feuillets relatifs au tracé dans les secteurs des rivières Etchemin et Pénin*, décembre 2006, pagination diverse.

PR5.5 ULTRAMAR LTÉE. Addenda *2 – Réponses aux questions et commentaires de Pêches et Océans Canada concernant l'étude d'impact du promoteur (chapitre 2) ainsi qu'à ceux soulevés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant les volumes 5 et 6 de l'étude d'impact (chapitre 3)*, mars 2007, pagination diverse.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, de juin à novembre 2006, pagination diverse.

PR6.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Commentaires concernant les aspects fauniques et forestiers*, 28 novembre 2006, 2 pages.

PR6.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information sur l'étude d'impact environnemental en référence aux volumes 5 et 6 (PR5.2 et PR5.3)*, 2 novembre 2006, 2 pages et annexe.

PR6.3 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Direction du patrimoine écologique et des parcs. *Deuxième avis relatif à la recevabilité du projet*, 6 novembre 2006, 3 pages.

PR6.3.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Note demandant de ne pas tenir compte du deuxième avis relatif à la recevabilité du projet en date du 6 novembre 2006*, Direction du patrimoine écologique et des parcs, 8 mars 2007, 1 page.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 1er novembre 2006, 3 pages.

PR8 ULTRAMAR LTÉE. *Liste des lots touchés par le projet*, 13 pages.

PR8.1 ULTRAMAR LTÉE. *Protocole d'entente signé entre Ultramar et l'Union des producteurs agricoles du Québec en vue de la construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent*, 26 octobre 2006, 2 pages.

PR8.2 ULTRAMAR LTÉE. *Réponses aux questions posées lors des séances d'information et de consultation publiques tenues par le BAPE les 28, 29 novembre et 4 décembre 2006*, 13 décembre 2006, 1 page et annexes.

Par le promoteur

DA1 GROUPE-CONSEIL UDA INC. *Tracé privilégié*, figure 3 du document PR3.5, novembre 2006.

DA2 ULTRAMAR LTÉE. *Présentation du projet*, 12 mars 2007, 18 pages.

DA3 ULTRAMAR LTÉE et UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES DU QUÉBEC. *Entente-cadre entre Ultramar et l'Union des producteurs agricoles du Québec en vue de la construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent*, octobre 2006, 16 pages et annexes.

DA4 ULTRAMAR LTÉE. *Recouvrement de la conduite. Remblai minimal pour les conduites de produits à basse tension de vapeur*, 1 tableau.

DA5 ULTRAMAR LTÉE. *Respect des normes et standards. Construction et exploitation*, 1 tableau.

DA6 ULTRAMAR LTÉE. *Extrait du modèle d'impact économique de l'Institut de la statistique du Québec*, p. 9 à 17.

DA7 AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. *Coordination fédérale conformément à l'article 4 du* Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale, 1er avril 2005, 2 pages.

DA7.1 AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. *Avis concernant certaines traversées de cours d'eau prévues dans le projet Pipeline Saint-Laurent*, 29 août 2006, 2 pages.

DA7.2 TRANSPORTS CANADA et PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Détermination de la portée de l'évaluation environnementale fédérale*, août 2006, 5 pages.

DA8 QUÉBEC. *Loi concernant Pipeline Saint-Laurent*, projet de loi n° 229 (présentation), 1re session, 37e législature, 2005, 2 pages.

DA8.1 *Loi concernant Pipeline Saint-Laurent*, projet de loi n° 229 (privé), L.Q. 2005, 2 pages.

DA9 ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION et CONSEIL CANADIEN DES NORMES. *Page couverture de la norme nationale du Canada CAN/CSA-Z662-03, concernant le réseau de canalisations de pétrole et de gaz*, approuvée en juin 2005, 1 page.

DA10 OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE. *Extrait du Bureau d'information sur les terres domaniales. Réponses à vos questions. Lignes internationales de transport d'électricité*, p. 3.

DA11 ULTRAMAR LTÉE. *Appel d'offres concernant la présélection de projets de compensation pour la perte permanente forestière en Montérégie*, 17 janvier 2007, 1 page.

DA12 ULTRAMAR LTÉE. *Bulletin d'information du projet Pipeline Saint-Laurent n° 2*, novembre 2006, 6 volets.

DA13 ULTRAMAR LTÉE. *Bulletin d'information du projet Pipeline Saint-Laurent n° 3*, mars 2007, 4 volets.

DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information concernant l'entité secondaire de l'emprise de l'autoroute 20 – Jean-Lesage*, 22 février 2006, 1 page.

DA15 CONSEIL DES APPELLATIONS AGROALIMENTAIRES DU QUÉBEC. *Information au sujet de l'accréditation des fermes biologiques*, 8 mars 2007, 1 page.

DA16 ULTRAMAR LTÉE. *Les retombées économiques*, 20 février 2007, 2 pages.

DA17 ULTRAMAR LTÉE. *Tableaux des pertes permanentes en milieux boisés*, 2 pages.

DA18 ULTRAMAR LTÉE. *Risques associés aux modes de transport. Tableau des probabilités de fuite ou d'accident*, 1 page.

DA19 ULTRAMAR LTÉE. *Emprise d'Hydro-Québec, tableau de la norme CSA*, 1 page.

DA20 ULTRAMAR LTÉE. *Présentation thématique sur la capacité de raffinage*, 20 février 2007, 4 pages.

DA21 ULTRAMAR LTÉE. *Présentation thématique sur le boisé de Verchères*, 20 février 2007, 6 pages.

DA22 ULTRAMAR LTÉE. *Présentation sur l'emprise Esso*, 14 mars 2007, 8 pages et figures.

DA23 ULTRAMAR LTÉE. *Méthode de franchissement – Technique de forage directionnel*, 1 page.

DA24 ULTRAMAR LTÉE. *Systèmes de drainage souterrain*, 1 page.

DA25 ULTRAMAR LTÉE. *Historique des principales lettres et communications relatives au tracé dans le secteur des MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais*, 9 pages et annexes.

DA25.1 ULTRAMAR LTÉE. *Nouvelle version des principales lettres et communications relatives au tracé dans le secteur des MRC des Maskoutains, de La Vallée-du-Richelieu et de Lajemmerais*, 26 mars 2007, 9 pages.

DA26 ULTRAMAR LTÉE. *Photographies du garage Ferland à l'île d'Orléans*, 4 pages.

DA27 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique à Saint-Hyacinthe concernant la quantité de liquide qui pourrait être déversée dans une rivière traversée par forage directionnel et l'évaluation des impacts sur les prises d'eau potable*, 1 page.

DA28 BUREAU D'ASSURANCES DU CANADA. « Impacts d'un projet de construction d'un oléoduc souterrain entre Lévis et Montréal-Est », *Bulletin du BAC-Québec ATH* n° B2007-01, 26 février 2007, 7 pages.

DA29 ULTRAMAR LTÉE. *Inspection de la conduite sous-fluviale entre Boucherville et Montréal-Est. Rapport technique d'évaluation*, préparé par BPR-Bechtel, 28 février 2006, 19 pages et annexes.

DA29.1 BPR-BECHTEL. *Annexe A. Dessins d'agencement*, 28 février 2006, 5 plans.

DA30 ULTRAMAR LTÉE. *Sommaire des déraillements impliquant les trains unitaires Lévis-Montréal*, 16 mars 2007, 1 page.

DA31 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée en audience publique relativement à la vérification auprès d'un propriétaire, à savoir si celui-ci a été appelé à des fins d'inventaire*, 2007, 1 page.

DA32 ULTRAMAR LTÉE. *Rapport individuel en conformité avec l'entente UPA/Ultramar*, 1 page.

DA33 ULTRAMAR LTÉE. *Définition d'une faute intentionnelle*, 1 page.

DA34 ULTRAMAR LTÉE. *Tableau sur la législation canadienne*, 1 page.

DA35 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée en audience publique relativement à la comparaison entre le mode de compensation d'Ultramar et celui d'Hydro-Québec*, 3 pages.

DA36 ULTRAMAR LTÉE. *Présentation à la séance du 20 mars en après-midi sur les options de transport*, 6 pages.

DA37 RESSOURCES NATURELLES CANADA. *Vue générale de l'industrie pétrolière aval au Canada*, Division du pétrole, juillet 2005, 24 pages.

DA38 CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DU CENTRE-DU-QUÉBEC et ULTRAMAR LTÉE. *Communiqués concernant le projet MÉANDRES*, 19 juin 2006, 2 communiqués.

DA39 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 21 mars 2007 en soirée concernant la liste des terminaux appartenant à Ultramar à l'est de Lévis approvisionnés par navire*, 1 page.

DA40 ULTRAMAR LTÉE. *Graphique de la présentation sur la dimension des tranchées et déblais*, 1 page..

DA41 ULTRAMAR LTÉE. *Présentation à la séance du 22 mars 2007 en après-midi portant sur l'option de l''emprise de l'autoroute 20*, 14 pages.

DA42 ULTRAMAR LTÉE. *Tableau synthèse de la production et de l'importation des produits pétroliers et principaux points de livraison*, 1 page.

DA43 BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Extrait du *Guide économique concernant le modèle mathématique de l'évaluation de l'impact économique du projet*, mars 1998, p. C-1 à C-9.

DA44 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 20 mars 2007 en après-midi concernant la méthode de calcul pour l'évaluation de la valeur marchande*, 1 page.

DA45 BUREAU D'ASSURANCES DU CANADA. *Personne à contacter en cas de problèmes avec le maintien de la garantie d'assurance*, 1er mars 2007, 1 page.

DA46 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 20 mars 2007 en après-midi concernant ce sur quoi porte l'évaluation des ventes de terrains dans le secteur visé*, 1 page.

DA47 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 21 mars 2007 concernant la capacité portante de la conduite*, 1 page.

DA48 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 22 mars 2007 concernant la ventilation des emplois en phase d'exploitation*, 1 page.

DA49 GOWLING LAFLEUR HENDERSON S.R.L. *Réponse d'Ultramar à une question posée à la séance du 20 mars 2007 en après-midi concernant la clause d'abandon datée du 11 août 2007*, 13 pages.

DA50 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 22 mars 2007 concernant la méthode de calcul des annuités*, 2 pages.

DA51 ULTRAMAR LTÉE. *Carte du tracé des trains-blocs*, 1 page.

DA52 GOWLINGS LAFLEUR HENDERSON S.R.L. *Information demandée à la séance du 20 mars 2007 en après-midi sur le sens et la portée des articles 1114 à 1118 du* Code civil du Québec, 3 avril 2007, 3 pages.

DA53 ULTRAMAR LTÉE. *Avis concernant la réponse de Rabaska sur le risque individuel lié à la présence potentielle de deux gazoducs et d'un oléoduc*, 1 page.

DA54 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à une question posée à la séance du 22 mars 2007 en après-midi concernant l'entente-cadre entre Ultramar et l'Union des producteurs agricoles du Québec*, 1 page.

DA55 ULTRAMAR LTÉE. *Réponses à des questions posées à la séance du 22 mars 2007 concernant la méthodologie utilisée pour le calcul des taux d'émission de* CO_2, 8 pages.

DA56 ULTRAMAR LTÉE. *Rectificatifs sur les mémoires et les transcriptions des 16 et 17 avril 2007*, mai 2007, 37 pages.

DA57 ULTRAMAR LTÉE. *Rectificatifs sur les mémoires et les transcriptions du 18 avril 2007*, mai 2007, 14 pages.

DA58 ULTRAMAR LTÉE. *Rectificatifs sur les mémoires et les transcriptions des 23 et 24 avril 2007*, mai 2007, 32 pages.

Par les personnes-ressources

DB1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Avis du ministère concernant les impacts forestiers associés au projet Pipeline Saint-Laurent*, 6 pages.

DB2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coupe transversale d'un pont à étagement sur autoroute et coupe type d'une autoroute*, 2 schémas.

DB3 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. Extrait de *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 : les orientations et les priorités d'action*, p. 43 à 45.

DB4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme du ministère sur les services publics*, 15 juin 2006, 14 pages.

DB5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique concernant le pouvoir d'expropriation du ministère dans le cadre de l'acquisition d'emprise à des fins d'installation spécifique de services publics*, 2 pages.

DB6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique concernant la profondeur de gel dans la chaussée de l'autoroute 20*, 1 page.

DB7 Friedrich OEHMICHEN et autres. *Brise-vent végétal et plantes florifères indigènes et naturalisées*, études et recherches en transport réalisées pour le ministère des Transports, mai 2006, 142 pages.

DB7.1 Friedrich OEHMICHEN. Extrait de *Brise-vent végétal et plantes florifères indigènes et naturalisées*, mai 2006, pagination diverse.

DB8 CONSEIL DES APPELLATIONS AGROALIMENTAIRES DU QUÉBEC. *Liste de liens concernant le projet de pipeline de l'État du Minnesota*, 23 mars 2007, 1 page.

DB9 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique concernant les lois, normes, cahiers des charges ou autres prescriptions relatives aux devis des voies de circulation sur une propriété*, 26 mars 2007, 1 page.

DB10 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponse à une question posée à la séance du 14 mars 2007 en soirée concernant l'efficacité d'un système de drainage souterrain en terre cuite*, 10 avril 2007, 2 pages.

DB11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à une question posée à la séance du 13 mars 2007 concernant la localisation et l'état de la conduite Esso installée dans l'emprise de l'autoroute 20*, 20 avril 2007, 1 page et carte.

DB12 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Information concernant les volumes de carburant et de mazout léger*, 25 avril 2007, 1 page.

Par les participants

DC1 Martin SCOTT. « L'UPA invite les producteurs à ne rien signer » *et* « La Fédération de l'UPA de Saint-Hyacinthe célèbre ses 75 ans », *Le Richelieu agricole*, 2 pages.

DC2 ULTRAMAR LTÉE. *Information déposée par monsieur Martin Scott concernant les résultats de l'étude de CGI*, 30 septembre 2005, 1 page.

DC3 Martin SCOTT. *Extrait du site Internet de Pipeline Saint-Laurent concernant l'environnement*, dernière modification en date du 9 mars 2005, 3 pages.

DC4 Patrick BRISSETTE. *Information sur le Nématode doré dans la municipalité de Saint-Amable, ainsi que dans des parties des municipalités de Sainte-Julie, Saint-Marc-sur-Richelieu et Saint-Mathieu-de-Belœil*, pagination diverse.

DC5 Yvan MICHAUD. « Pipeline Ultramar. Esso prête à vendre son pipeline », *La Terre de chez nous*, 1er septembre 2005, 1 page.

DC6 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA. *Statistiques sur les événements de pipeline déposées par monsieur Claude Charron*, janvier à décembre 2006, 12 pages.

DC7 Gérald GODBOUT. *Autorisations pour relevés ; correspondance de Lussier, Cabinet d'assurances et services financiers Lussier ; lettre de l'Union canadienne cie d'assurances ; lettres de Pipeline Saint-Laurent ; documentation en provenance du site de Radio-Canada ; formulaire d'engagement environnemental et consentements*, 13 pages.

DC8 Martine MARTINEAU. *Photo représentant l'enlisement d'un tracteur*, 19 mars 2007.

DC9 TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU QUÉBEC. *Ordonnance d'avis d'expropriation concernant la Société en commandite Gaz Métropolitain contre monsieur Réal Létourneau et madame Lysanne Lacroix*, 7 janvier 2000, 20 pages.

DC10 Pauline CÔTÉ-DALLAIRE et Eudore DALLAIRE. *Corrections apportées aux rectificatifs du document DA58*, 28 mai 2007, 1 page.

Par la commission

DD1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Réponse à une question de la commission sur le projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes*, 15 janvier 2007, 4 pages.

DD2 TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU QUÉBEC. *Dépliant concernant l'expropriation*, octobre 2005, 10 volets.

DD3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Divers liens concernant la réglementation de l'Ontario et de l'Alberta sur les oléoducs*, 27 mars 2007, 1 page.

DD4 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Décision n° 345714 concernant l'installation d'un gazoduc à Saint-Sébastien*, 11 octobre 2006, 8 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Information demandée au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation concernant le Nématode doré et la zone agricole mise en quarantaine sur le territoire de la MRC de Lajemmerais*, 16 mars 2007, 1 page.

DQ1.1 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponse à la question du document DQ1*, 21 mars 2007, 1 page.

DQ1.2 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Complément d'information à la réponse à la question du document DQ1*, 21 mars 2007, 1 page.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions demandées à La Financière agricole du Québec concernant la présence d'un oléoduc sur des terres agricoles*, 16 mars 2007, 1 page.

DQ2.1 LA FINANCIÈRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Réponses aux questions du document DQ2*, 26 mars 2007, 1 page.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Information demandée à l'Agence canadienne d'inspection des aliments concernant le Nématode doré et la zone agricole mise en quarantaine sur le territoire de la MRC de Lajemmerais*, 19 mars 2007, 1 page.

DQ3.1 AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS. *Réponse à l'information demandée dans le document DQ3*, 10 avril 2007, 2 pages.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Ultramar concernant les profits éventuels de la compagnie Ultramar ; les risques d'une balle perdue ; le vandalisme ; l'installation d'un autre pipeline dans l'emprise de celui projeté ; la remise en état des terres après la fin de l'exploitation ; le déraillement d'un train-bloc à Saint-Henri-de-Lévis ; la protection du Chevalier de rivière ; les mesures de compensation ; le secteur du boisé de Verchères ; le contrôle de la végétation dans l'emprise ; le niveau sonore anticipé au cours de la construction ; les éventuelles modifications aux schémas d'aménagement ; les rapports de surveillance et de suivi ; le parc national des Îles-de-Boucherville ; l'étude de risque ; le dynamitage à la carrière BML à Saint-Romuald ; les conséquences potentielles d'une fuite de l'oléoduc sous l'eau ; un incident sans impact notable*, 28 mars 2007, 3 pages.

DQ4.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponses aux questions du document DQ4*, 28 mars 2007, 8 pages.

DQ4.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Précision demandée à Ultramar concernant la réponse à la question 12*, 11 avril 2007, 1 page.

DQ4.2.1 ULTRAMAR LTÉE. *Précision à la question 12 du document DQ4.1*, 11 avril 2007, 2 pages.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Hydro-Québec concernant les servitudes et la responsabilité des propriétaires terriens*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ5.1 HYDRO-QUÉBEC. *Réponses aux questions du document DQ5*, 2 avril 2007, 1 page.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant la rue Martineau, les bretelles de l'autoroute 20 et l'emprise de l'autoroute 20*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ6.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ6*, 20 avril 2007, 2 pages.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à l'Office national de l'énergie concernant les autorisations de l'Office et les statistiques de fuite des oléoducs et de contamination les plus récentes au Canada*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ7.1 OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE. *Réponse à la question du document DQ7*, 5 avril 2007, 2 pages et annexe.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à l'Union des producteurs agricoles du Québec concernant l'entente-cadre ; la position de l'organisme face au projet ; la surveillance des travaux*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ8.1 UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES. *Réponses aux questions du document DQ8*, 19 avril 2007, 5 pages et annexe.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant les milieux humides ; la transplantation de la Woodwardie de Virginie ; l'efficacité des espèces d'arbres*, 28 mars 2007, 2 pages et annexe.

DQ9.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ9*, 1 page.

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Ville de Longueuil concernant le tracé de l'oléoduc projeté sur son territoire*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ10.1 VILLE DE LONGUEUIL. *Réponse à la question du document DQ10*, 3 avril 2007, 1 page.

DQ11 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur faune, concernant les mesures d'atténuation et la procédure d'évaluation de demande de permis*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ11.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponses aux questions du document DQ11*, 3 avril 2007, 2 pages.

DQ12 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation concernant le rendement des cultures et le suivi des terres agricoles*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ12.1 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponses aux questions du document DQ12*, 2 avril 2007, 1 page et annexes.

DQ12.2 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Complément d'information concernant les réponses aux questions du document DQ12*, 23 avril 2007, 2 pages.

DQ13 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Société d'assurance automobile du Québec concernant les accidents visant des camions-citernes*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ13.1 SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Réponse à la question du document DQ13*, 12 avril 2007, 1 page.

DQ14 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Boucherville concernant la compagnie pétrolière Impériale*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ14.1 VILLE DE BOUCHERVILLE. *Réponses aux questions du document DQ14*, 2 avril 2007, 2 pages et annexes.

DQ15 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Environnement Canada concernant une fuite de l'oléoduc dans un cours d'eau*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ15.1 ENVIRONNEMENT CANADA. *Réponse à la question du document DQ15*, 13 avril 2007, 2 pages.

DQ16 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur de l'énergie et des mines, concernant les projections de consommation de produits pétroliers*, 28 mars 2007, 1 page.

DQ16.1 MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponse à la question du document DQ16*, 12 avril 2007, 1 page et annexes.

DQ17 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Ultramar concernant la capacité de production de la raffinerie Jean-Gaulin ; l'équipement d'intervention d'urgence ; le rendement des cultures*, 5 avril 2007, 1 page.

DQ17.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponses aux questions du document DQ17*, 5 avril 2007, 2 pages.

DQ18 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Ultramar concernant les retombées économiques*, 5 avril 2007, 1 page.

DQ18.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponses aux questions du document DQ18*, 5 avril 2007, 2 pages.

DQ19 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au Canadien national concernant les hydrocarbures*, 11 avril 2007, 1 page.

DQ19.1 CANADIEN NATIONAL. *Réponse à la question du document DQ19*, 17 avril 2007, 2 pages.

DQ20 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Ultramar en relation avec les mémoires DM22, DM32 et DM64*, 20 avril 2007, 2 pages.

DQ20.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponses aux questions du document DQ20*, mai 2007, 3 pages.

DQ21 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère de la Sécurité publique concernant l'existence d'un comité interministériel*, 20 avril 2007, 1 page.

DQ21.1 MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Réponse aux questions du document DQ21*, 23 avril 2007, 1 page.

DQ22 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Ultramar concernant l'augmentation du raffinage de la raffinerie Jean-Gaulin*, 26 avril 2007, 1 page.

DQ22.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à la question du document DQ22*, mai 2007, 1 page.

DQ23 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Hydro-Québec concernant la construction de nouvelles lignes de transport*, 26 avril 2007, 1 page.

DQ23.1 HYDRO-QUÉBEC. *Réponses aux questions du document DQ23*, 4 mai 2007, 1 page.

DQ24 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Ultramar concernant la responsabilité en cas de bris ou de dommage à l'oléoduc*, 30 avril 2007, 1 page.

DQ24.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à la question du document DQ24*, mai 2007, 2 pages.

DQ25 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Direction de santé publique de la Montérégie concernant la position des agences de santé*, 10 mai 2007, 2 pages.

DQ25.1 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Réponse à la question du document DQ25*, 18 mai 2007, 2 pages.

DQ25.1.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Complément d'information à la réponse du document DQ25.1 demandé à l'Agence de la santé et des services sociaux de la Chaudière-Appalaches*, 24 mai 2007, 1 page.

DQ25.1.1.1 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Réponse à la sous-question du document DQ25.1.1*, 5 juin 2007, 2 pages.

DQ26 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information adressée à la Ville de Laval concernant la partie de l'oléoduc de Pipelines Trans-Nord inc.*, 24 mai 2007, 1 page.

DQ26.1 VILLE DE LAVAL. *Réponse à la demande du document DQ26*, 7 juin 2007, 2 pages et annexe.

DQ27 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Ultramar concernant l'acquisition de la servitude permanente*, 1er juin 2007, 1 page.

DQ27.1 ULTRAMAR LTÉE. *Réponse à la question du document DQ27*, juin 2007, 1 page.

Les questions transmises à la commission

QUES1 MOUVEMENT AU COURANT. *Questions concernant un terminal de distribution de produits pétroliers ; le pipeline Pétromont ; le transport des carburants par train*, 13 mars 2007, 1 page.

QUES2 France BEAUDRY. *Questions concernant les différents tracés et la loi 229*, 15 mars 2007, 1 page.

QUES3 Louise RAINVILLE. *Questions concernant la capacité portante de la conduite de 16 pouces*, 20 mars 2007, 1 page.

QUES3.1 Louise RAINVILLE. *Questions complémentaires au document QUES3*, 22 mars 2007, 1 page.

QUES4 Ghislain TARDIF. *Questions concernant les fuites mineures et l'étude de l'Office national de l'énergie*, 21 mars 2007, 1 page.

QUES5 Carl PLANTE. *Questions concernant la compagnie Junex ; les compensations*, 22 mars 2007, 1 page.

QUES6 Serge VEILLEUX. *Question concernant le traitement des clauses de sécurité en regard de l'entente-cadre entre Ultramar et l'UPA*, 22 mars 2007, 1 page.

QUES7 Yves PILOTTE. *Question concernant le gel et le dégel*, 22 mars 2007, 1 page.

QUES8 Serge VEILLEUX. *Questions concernant la valeur de la servitude*, 21 mars 2007, 1 page.

QUES9 Ghislain TARDIF. *Question concernant l'ensemble des restrictions en raison de la présence de l'oléoduc*, 22 mars 2007, 1 page.

QUES10 Claude LAMBERT. *Questions concernant l'installation de l'oléoduc*, 23 mars 2007, 1 page.

QUES11 L'APPAF. *Questions sur la responsabilité des propriétaires et autres sujets concernant le projet*, 22 mars 2007, 2 pages.

QUES12 Claude LAMBERT. *Question et précision sur les déversements de pétrole*, 23 et 26 mars 2007, 2 pages et annexes.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est.*

DT1 Séance tenue le 12 mars 2007 en soirée à Saint-Hyacinthe, 96 pages.

DT2 Séance tenue le 13 mars 2007 en après-midi à Saint-Hyacinthe, 101 pages.

DT3 Séance tenue le 13 mars 2007 en soirée à Saint-Hyacinthe, 118 pages.

DT4 Séance tenue le 14 mars 2007 en après-midi à Saint-Hyacinthe, 96 pages.

DT5 Séance tenue le 14 mars 2007 en soirée à Saint-Hyacinthe, 158 pages.

DT6 Séance tenue le 19 mars 2007 en soirée à Plessisville, 109 pages.

DT7 Séance tenue le 20 mars 2007 en après-midi à Plessisville, 104 pages.

DT8 Séance tenue le 20 mars 2007 en soirée à Plessisville, 106 pages.

DT9 Séance tenue le 21 mars 2007 en soirée à Saint-Étienne-de-Lauzon, 109 pages.

DT10 Séance tenue le 22 mars 2007 en après-midi à Saint-Étienne-de-Lauzon, 100 pages.

DT11 Séance tenue le 16 avril 2007 en soirée à Belœil, 87 pages.

DT12 Séance tenue le 17 avril 2007 en après-midi à Belœil, 90 pages.

DT13 Séance tenue le 18 avril 2007 en après-midi à Saint-Hyacinthe, 40 pages.

DT14 Séance tenue le 18 avril 2007 en soirée à Saint-Hyacinthe, 79 pages.

DT15 Séance tenue le 23 avril 2007 en soirée à Princeville, 91 pages.

DT16 Séance tenue le 24 avril 2007 en après-midi à Princeville, 56 pages.

DT17 Séance tenue le 24 avril 2007 en soirée à Princeville, 74 pages.

Bibliographie

ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION (2005). *Z662-03 – Réseaux de canalisation de pétrole et de gaz*, 439 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (1997). *Projet de gazoduc entre Lachenaie et le réseau PNGTS*, Rapport d'enquête et d'audience publique 121, 172 pages et annexes.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2006). *Projet d'aménagement d'un parc éolien dans la MRC de Rivière-du-Loup*, Rapport d'enquête et d'audience publique 232, 99 pages et annexes.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2007). *Projet de gazoduc Doublement Saint-Sébastien*, Rapport d'enquête et d'audience publique 240, 43 pages et annexes.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC (2006). *Rapport annuel de gestion 2005-2006*, 52 pages.

CONSEIL DES APPELLATIONS AGROALIMENTAIRES DU QUÉBEC (2007). *Normes biologiques de référence du Québec*, 88 pages.

CONSEIL POUR LA RÉDUCTION DES ACCIDENTS INDUSTRIELS MAJEURS (2007). *Guide de gestion des risques d'accidents industriels majeurs*, Édition 2007, 436 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2005). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles, Addenda* au document complémentaire révisé, 61 pages.

HYDRO-QUÉBEC (1999). *Entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier*, 79 pages.

JEGLIC, Franci (2004). *Analyse des ruptures dans les principaux réseaux pipeliniers du Canada et relevé des tendances*, Office national de l'énergie, 10 pages.

MARTEL, Richard *et al.* (2002). *Évaluation de la production de monoxyde de carbone associée aux travaux aux explosifs*, Rapport de l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail, 39 pages et annexes.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2005). *Évolution de la demande d'énergie au Québec. Scénario de référence, horizon 2016*, 46 pages.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2006). *L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*, 119 pages.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2002). *Guide d'analyse de risques d'accidents technologiques majeurs*, 44 pages.

MRC DE LAJEMMERAIS (2005). *Schéma d'aménagement révisé*, Règlement n° 162, 167 pages et annexes.

MRC DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU (2006). *Schéma d'aménagement révisé*, Règlement n° 32-06, pagination diverse.

MRC DES MASKOUTAINS (2003). *Schéma d'aménagement révisé*, Règlement n° 03-128, pagination diverse.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE (2003). *L'avenir énergétique au Canada. Scénarios sur l'offre et la demande jusqu'à 2025*, 100 pages et annexes.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE (2005). *Travaux d'excavation et de construction à proximité de pipelines*, 33 pages.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE (2006). *Le réseau canadien de transport d'hydrocarbures. Évaluation du réseau de transport*, 49 pages.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE (2007). *Gros plan sur la sécurité et l'environnement. Analyse comparative du rendement des pipelines 2000-2005*, 48 pages.

RESSOURCES NATURELLES CANADA (2005). *Vue générale de l'industrie pétrolière aval au Canada*, Division du pétrole, 23 pages et annexe.

RESSOURCES NATURELLES CANADA (2006). *Perspectives énergétiques du Canada. Scénario de référence de 2006*, 218 pages.

STATISTIQUE CANADA (2007). *Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés au Canada, décembre 2006*, 88 pages.

TRANSPORTS CANADA *et al.* (2004). *Guide des mesures d'urgence*, 353 pages.